# Aktive maritime Berufstätigkeiten der mecklenburgischen Küstenbevölkerung.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doctor philosophiae

der

Philosophischen Fakultät

der

**Universität Rostock**

vorgelegt von

**Helmut Sköllin**
Warnemünde.

**Jena.**
Verlag von Gustav Fischer.
1904.

# Aktive maritime Berufstätigkeiten der mecklenburgischen Küstenbevölkerung.

---

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doctor philosophiae

der

Philosophischen Fakultät

der

**Universität Rostock**

vorgelegt von

**Helmut Sköllin**
Warnemünde.

**Jena.**
Verlag von Gustav Fischer.
1904.

Referent: Professor Dr. **Richard Ehrenberg.**

# Vorwort.

Diese Studie bildet den ersten Teil einer größeren Veröffentlichung, welche im „Thünen-Archiv, Organ für exakte Wirtschaftsforschung“ Jahrgang I, Heft 2 gleichzeitig erscheint.

Rostock, Oktober 1904.

**Der Verfasser.**

# Inhalt.


Seite

**Einleitung.**

Bedeutung der Seeschiffahrt . . . . . 1

Das Schwinden des seemännischen Geistes in der deutschen Küstenbevölkerung . . . . . 1

Methode der Untersuchung . . . . . 2

Bestandteile der Küstenbevölkerung . . . . . 3

**Vorbedingungen für die Berufstätigkeiten der Bewohner.**

Natur des Landes . . . . . 7

Natur der Bevölkerung . . . . . 11

Zusammenfassung der natürlichen Vorbedingungen . . . . . 12

**Historische Entwicklung der Berufstätigkeiten.**

I. Bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts.

Vor dem dreißigjährigen Kriege . . . . . 12

Nach dem Kriege . . . . . 15

II. Die Blütezeit der Segelschiffahrt (1760—1875).

Die Fischländer Berufsschiffahrt . . . . . 19

Rückgang der Fischerei . . . . . 26

Landwirtschaft . . . . . 26

Bevölkerungszahlen . . . . . 27

Ergebnis . . . . . 29

III. Der gegenwärtige Zustand.

Die Schiffahrtsverhältnisse . . . . . 30

Die seemännische Bevölkerung . . . . . 32

Vergleich mit anderen Teilen der Ostseeküste . . . . . 40

Die Fischerei . . . . . 42

Die Landwirtschaft und andere Berufstätigkeiten . . . . . 43

Das Badeleben . . . . . 43

Ergebnis . . . . . 45

# Einleitung.

**Bedeutung der Seeschiffahrt.** „Die See ist das wildeste Stück Natur, das dem Menschen dienen muß. Erst spät hat er sich auf die See hinausgewagt.“ Ursprünglich hat ihn zu diesem entscheidenden Schritte der Selbsterhaltungstrieb, der Hunger, veranlaßt: durch die Fischerei machte er sich die das Meer bewohnenden Tiere untertan, um sie für seine Zwecke zu verwerten.

Mit der Entwicklung des Tauschverkehrs veranlaßte der Erwerbstrieb die Menschen, die See auch für den Handel zu nutzen. Es entwickelte sich ein seemännischer Geist, und die ursprüngliche Furcht des Menschen vor der See wurde durch immer weitergehende Vertrautheit mit ihr verdrängt. Die trennende Wirkung des Meeres ist immer mehr in den Hintergrund getreten, dank seiner Eigenschaft als billigste und leistungsfähigste Verkehrsstraße. Auf dieser Verkehrsstraße bewegt sich die Schiffahrt.

Die Schiffahrt ist für das Leben der Völker von höchster Bedeutung, „nicht nur weil sie den Völkern ein unentbehrliches Mittel ist für ihre wirtschaftliche Ausdehnung, sondern auch wegen ihrer großen Wirkungen für den Volkscharakter, für die geschichtlich-politische Bedeutung der Völker, für ihre innere Verfassung, für ihr Verhältnis zueinander, endlich für die gesamte Entwicklung der menschlichen Kultur.“ [1])

**Das Schwinden des seemännischen Geistes in der deutschen Küstenbevölkerung.** Die tiefgreifenden Umgestaltungen des Schiffahrtsbetriebes im letzten Vierteljahrhundert und namentlich die große Entwicklung der deutschen Schiffahrt haben das besondere Interesse weiter Kreise auf dieses Gebiet geleitet. Bei dem seit einem Menschenalter bemerkbaren Schwinden des seemännischen Geistes unserer Küstenbevölkerung und dem seitdem hervorgetretenen

[1]) Ehrenberg, Die Seefahrt im Leben der Völker (Handels- und Machtpolitik I S. 74).

Mangel an Seeleuten hat sich die Aufmerksamkeit besonders auf die Notwendigkeit der Besserung dieses Zustandes gerichtet.

So hat der Verein für Sozialpolitik in seiner Ausschußsitzung am 6. Januar 1901 beschlossen, eine „Enquete über die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter“ zu veranstalten. Diese Untersuchung umfaßt die ganze deutsche Küste und die Hauptschiffahrtsländer des Auslandes. Der Zweck der Untersuchung war, zu ermitteln, „wie die Veränderungen in der deutschen Schiffahrt in den letzten Jahrzehnten auf die Zusammensetzung, die Lebensbedingungen, die Arbeitsverhältnisse der Schiffsbesatzungen gewirkt haben; ferner, wie ihre Rechtsverhältnisse geordnet sind, und wie gegenwärtig ihre gesamte Lage ist.“ [1]) Zur Aufklärung dieser Fragen wurde das ganze deutsche Gebiet in sieben einzelne Abteilungen zerlegt und die Untersuchung jedes einzelnen Teiles einem Referenten übertragen. Dadurch, daß den Mitarbeitern ein ausführlicher Fragebogen übergeben wurde, ist eine einheitliche Ordnung — soweit dies möglich war — erzielt worden.

Die der Generalversammlung des Vereins im Herbst 1903 unterbreiteten Resultate der Untersuchung bieten ein außerordentlich umfangreiches Material und geben anerkennenswerte Aufklärungen über die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter in den letzten Jahrzehnten. Es fehlt auch nicht an Hinweisen auf die vorhergehende Entwicklungsperiode; so bringt z. B. die von Dr. Thiess im zweiten Bande der Enquete verfaßte Abhandlung über „Die Seeschiffahrt in ihren Beziehungen zur bäuerlichen Bevölkerung“ besonders wichtige und belehrende Mitteilungen über die Veränderungen in dem Zusammenhange dieser beiden Berufstätigkeiten. In der Hauptsache aber handelt es sich um die gegenwärtigen Verhältnisse und um bloße Feststellung der Tatsachen.

**Methode der Untersuchung.** Die Aufgaben, welche wir uns gestellt haben, und deren Lösung wir für notwenig halten, gehen sachlich weiter als die, welche sich der Verein für Sozialpolitik bei seiner großen Enquete gestellt hat. Und zwar betrifft dies namentlich die Methode der Untersuchung. Sie ist hauptsächlich durch folgende Gesichtspunkte bestimmt worden:

1. Größtmögliche Genauigkeit der einzelnen Untersuchungen. Sie ist nur zu erreichen bei Beschränkung auf kleine Gebiete.

---

[1]) Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart, S. III.

2. Ermittlung der Ursachen der gegenwärtigen Verhältnisse. Diese ist für das Verständnis der letzteren notwendig; sie läßt sich nur ermöglichen durch genaue Vergleiche verschiedener Zeiten für dasselbe Gebiet und durch genaue Vergleiche verschiedener Gebiete für gleiche Zeiten.

3. Das territoriale Moment tritt bei unserer Untersuchung in den Vordergrund; die seemännische Küstenbevölkerung ist das Primäre, deren Betätigung im Berufe selbst ist das Sekundäre. Deshalb gehen wir aus von der Küstenbevölkerung und suchen vor allem deren wirtschaftliche Verhältnisse in ihrer Gesamtheit festzustellen.

4. Es ist eine scharfe begriffliche Scheidung der verschiedenen Bestandteile der Küstenbevölkerung notwendig.

**Die Bestandteile der Küstenbevölkerung.** Die begriffliche Scheidung der verschiedenen Bestandteile der Küstenbevölkerung ist grundlegend für die ganze Arbeit; sie ist demnach schon an dieser Stelle vorzunehmen. Wir unterscheiden:

I. Maritime Küstenbevölkerung: Es sind dies die Bewohner der Küste, deren berufliche Tätigkeit in irgendwelchem Zusammenhange mit der See steht.

A. Unmittelbare maritime Küstenbevölkerung:

1. aktive: Dieser Teil der Küstenbevölkerung lebt in stetem Kampfe mit der See; er ist bestrebt, sie sich zu unterwerfen; er macht sie sich dienstbar, indem er ihre ausgedehnte, weit verzweigte, aber zusammenhängende Oberfläche mit immer vollkommeneren Mitteln als Verkehrsstraße benutzt, und indem er die in ihr vorhandenen Erzeugnisse der Natur in seine Gewalt bringt, um sie für seine Zwecke zu verwenden;

a) ausschließliche: Die berufliche Tätigkeit liegt nur auf der See. Hierher gehören: 1. alle nautisch gebildeten Rangklassen der Besatzung unserer Handels- und Kriegsmarine vom kleinsten bis zum größten Fahrzeuge; 2. die nicht nautisch ausgebildeten Teile der Schiffsbemannung (Maschinen-, Verpflegungs-, Bedienungspersonal und Schiffshandwerker); 3. die in den Häfen tätigen Seeleute (Hafenpersonal, Besatzung amtlicher Fahrzeuge, Bootsfahrer usw.); 4. Berufsfischer;

b) nicht ausschließliche: Die maritime Berufstätigkeit ist nicht die einzige Erwerbsquelle; sie kann Haupt- oder Nebenberuf sein (z. B. Hauptberuf: Schiffahrt, Nebenberuf: Landwirtschaft; oder Hauptberuf: Landwirtschaft, Nebenberuf: Fischerei);

2. passive: Dieser Teil der Küstenbevölkerung kämpft nicht mit der See, er ist überhaupt nicht auf ihr tätig; er zieht seinen Vorteil im wesentlichen nur aus der Seeküste, die er selbst und die Menschen, von deren Verbrauch er lebt, zur Herstellung der Gesundheit, zur Erholung und Erheiterung benutzen. Hierher gehört die durch die Entwicklung des Seebadelebens entstandene oder in ihrem Charakter veränderte Küstenbevölkerung (alle in der „Badeindustrie“ tätigen Personen, die Villenbewohner der Küste usw.).

B. Mittelbare maritime Küstenbevölkerung: Sie umfaßt alle Teile der Küstenbevölkerung, welche von der unmittelbaren maritimen Küstenbevölkerung mittelbar Nutzen haben. Es ist dies der größte Teil der maritimen Küstenbevölkerung, namentlich in den Städten. So ernähren sich 1. von der Schiffahrt mittelbar Kaufleute, Reeder und die große Zahl der für diese tätigen Hilfsarbeiter, Gewerbetreibende u. a. m.; 2. vom Schiffsbau das gesamte Werftenpersonal und andere Handwerker; 3. von der Fischerei Kaufleute, Händler, Räucherer, Konservenfabrikpersonal u. a. m.

II. Nicht maritime Küstenbevölkerung: Die berufliche Tätigkeit dieses Teils der Küstenbewohner steht in gar keinem Zusammenhange mit der See. In Mecklenburg trägt dieser Teil der Küstenbevölkerung vorzugsweise landwirtschaftlichen Charakter; aber auch zahlreiche städtische Bevölkerungselemente sind hierher zu rechnen.

Die letzte Gruppe der Küstenbevölkerung ist in weiten Gebieten des deutschen Küstenlandes vorherrschend; jedenfalls wird die Küste nicht genügend aktiv maritim verwertet. An der Ostsee trifft dies auch für den größten Teil des mecklenburgischen Küstengebietes zu; von diesem Gebiet enthält nur ein kleiner Teil eine erhebliche aktiv maritim tätige Küstenbevölkerung. Es ist der Teil des Küstengebietes, der sich von der Warnow östlich bis zur preußischen Grenze erstreckt. Er bildet den Gegenstand unserer Untersuchung: „Aktive maritime Berufstätigkeiten der mecklenburgischen Küstenbevölkerung.“

# Verzeichnis der Literatur und ungedruckten Quellen.

## Literatur.

Ehrenberg, Die Seefahrt im Leben der Völker (Handels- und Machtpolitik I. 1900). — Ratzel, Das Meer als Quelle der Völkergröße. 1900. — Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt. 1902. – Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Enquete über die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter. Bd. 103 u. 104, 1903. — F. Peters, Das Land Swante-Wustrow oder das Fischland. Eine geschichtliche Darstellung. II. Aufl. 1884. — Raabe, Mecklenburgische Vaterlandskunde. I 1857, II 1896. — Hempel, Handbuch des Mecklenburger Landes. 1837 u. 1843. — Boll, Abriß der Mecklenburger Landeskunde. 1861. — Dolberg, Küstenwanderung von der Warnow bis Wustrow. 1885. — Unser deutsches Land und Volk. XI. Band: Bilder aus den deutschen Küstenländern der Ostsee. 1886. — Fabri, Magazin für Staatenkunde. 1797. — Pröhle, Unser Vaterland. 1867. — Kobbe u. Cornelius, Wanderungen an der Nord- und Ostsee. — Willkomm, Wanderungen an der Nord- und Ostsee. 1850. — Oddy, European Commerce. 1805. — Freimütiges Abendblatt. 1832, XIV. — Monatsschrift von und für Mecklenburg. 1795, IV. — Ehrenberg, Aus der Vorzeit von Blankenese und den benachbarten Ortschaften. 1897. — Kaegbein, Zur Geschichte und Organisation der mecklenburgischen Segelschiffreederei. 1903. — M. Peters, Die Entwicklung der deutschen Reederei seit dem Beginn dieses Jahrhunderts. 1899. — Balck, Domaniale Verhältnisse in Mecklenburg-Schwerin. Bd. I u. II, 1864, 1866. — Dade, Die Entstehung der mecklenburgischen Schlagwirtschaft. 1891. — Archiv für Landeskunde Mecklenburgs. VI, 1856. — Mecklenburgisches Gemeinnütziges Archiv. I, 1850. — v. Restorf, Topographisch-geographisches Wörterbuch für Mecklenburg. 1838. — Mettenheimer, Das Seebad Müritz. 1894 (?). — Diemer, Führer und Ratgeber für Groß-Müritz. 1888. — Deutscher Seefischerei-Almanach für 1902. — Beiträge zur Statistik Mecklenburgs vom Statistischen Bureau, Schwerin: I, II, III, IV, VIII, XII, XIII. — Wiggers, Die Notwendigkeit einer gründlichen Reform der wirtschaftlichen Zustände in dem Hafenorte Warnemünde. 1860. — Hanserezesse. — Hansisches Urkundenbuch. — Koppmann, Zur Geschichte der mecklenburgischen Klipphäfen. — Derselbe, Die Beschränkungen der Warnemünder in bezug auf Handel, Schiffbau und Schifffahrt. — Stieda, Die Schiffergesellschaft in Rostock (Jahrbücher für mecklenburgische Geschichte. 1894, 59. Jahrgang). — Derselbe, Das Schonenfahrergelag in Rostock (Hansesche Geschichtsblätter. VII, 1890—1893). — Hanmann, Warnemünde, dessen Seebad. 1843. – Schütz, Das Seebad Warnemünde. 1843. — Volkmann, Rostock, Warnemünde. 1890. — Freimütiges Abendblatt, XV. 1843. — Wundemann, Mecklenburg in Hinsicht auf Kultur, Kunst und Geschmack. 1800. — Revidierte Lotsenordnung für den Hafen Warnemünde. 1802. — Mahn, Warnemünde, ein unentbehrlicher Ratgeber. 1867.

## Ungedruckte Quellen.

Akten aus der Bürger-Ältesten-Lade in Warnemünde. — Akten der Kaufmanns-Kompagnie zu Rostock. — Heuerbücher des Rostocker Wasserschout. Jahr-

gänge 1867, 1875, 1885, 1895. — Berufszählungen für Warnemünde: 1. vom 5. Juni 1882. Übersichtsformular I: Die Bevölkerung nach dem Beruf oder Erwerb. 2. vom 14. Juni 1895: Urmaterial (Haushaltungslisten).

---

Meine vielseitigen Bemühungen, außer der Literatur die mutmaßlich vorhandenen ungedruckten Quellen namentlich für die ältere Zeit zu erschließen, hatten zum Teil Erfolg. Allen Behörden, welche in dieser Weise die Zwecke der Arbeit gefördert haben, bin ich zu großem Danke verpflichtet.

Für das letzte Jahrhundert war eine Ergänzung des vorstehenden Materials noch in anderer Weise notwendig, wenn die einzelnen Untersuchungen die angestrebte Genauigkeit aufweisen sollten. Diese notwendige Ergänzung war nur zu erreichen durch möglichst zahlreiche persönliche Umfragen und durch Versendung von Fragebögen an langjährige Kenner früherer und der gegenwärtigen Verhältnisse in den einzelnen Örtlichkeiten. Dabei sind mir von den verschiedensten Seiten wichtige Aufschlüsse erteilt worden. Ich denke dabei an eine Reihe von Amts- und Ortsvorstehern, an mehrere Leiter von Navigations- und Volksschulen, an zahlreiche Vertreter des Seemanns- und Fischerstandes und an weitere Privatpersonen, die mir wichtige Mitteilungen über viele allgemeine und spezielle Fragen gemacht haben (z. B. über die wirtschaftlichen und beruflichen Verhältnisse in einzelnen Distrikten und Ortschaften, über die Entwicklung einzelner Ortschaften, über die Veränderungen in der Schiffahrt und Fischerei, über die Berufswahl der Knaben, über die Anzahl der Fischer und Seeleute in den einzelnen Ortschaften, deren berufliche und sonstige Tätigkeit, über deren wirtschaftliche Lage und über anderes mehr). Allen diesen Beamten und Privatpersonen statte ich ebenfalls meinen besten Dank ab für die bereitwilligen Beiträge, die sie zu dieser Arbeit geliefert haben.

---

Erster Abschnitt.

# Das Fischland und die angrenzenden Bezirke.

Erster Teil.

## Das Fischland.

### Vorbedingungen für die Berufstätigkeiten der Bewohner.

**Natur des Landes.** In den geschichtlichen Überlieferungen kommt die Landenge am äußersten Ostende der mecklenburgischen Meeresküste, welche die zu Pommern gehörige Halbinsel Dars mit dem Festlande Mecklenburgs verbindet, unter dem Namen „Swante-Wustrow“ vor; dieser slavische Name bedeutet soviel wie „Heilige Insel.“

Schon aus dem Namen geht ohne weiteres hervor, daß ein Teil der Landenge in früheren Zeiten eine Insel gewesen sein muß; aber auch in geognostischer und geschichtlicher Hinsicht ist dies erschöpfend bewiesen.[1]) Diese Insel umfaßte den vom Dorfe Wustrow aus nordöstlich gelegenen, höher liegenden Teil der Landenge bis zur preußischen Grenze beim Dorfe Ahrenshoop, auf dem außer Wustrow die Dörfer Barnstorf, Alt- und Niehagen liegen. Die Bildung dieses Landstückes entstammt derselben Zeit wie die des gegenüberliegenden Festlandes, während die Verbindungen des Inselandes nach Nordosten mit dem pommerschen Dars und nach Südwesten mit dem mecklenburgischen Festlande ihr Entstehen erst späteren Perioden verdanken; sie sind durch die Arbeit der bei Ribnitz in den Binnensee mündenden Recknitz und der ihr von

[1]) Peters, Das Land Swante-Wustrow oder das Fischland. Eine geschichtliche Darstellung; 2. Aufl., 1884, S. 1—14.

Nordwesten entgegenarbeitenden Ostsee als Uferwall oder Nehrung entstanden.

Aber noch weit in die historischen Zeiten hinein haben zu beiden Seiten Swante-Wustrows Verbindungen des Binnenmeeres mit der Ostsee bestanden. Der nordöstlich gelegene Abfluß, ein pommerscher Hafen, wurde im Jahre 1395 von den Rostockern [1]) teilweise zerstört (und zwar schon zum dritten Male). Wenn dieser Wasserlauf, der Darser Kanal genannt, auch später (um die Mitte des 16. Jahrhunderts) nicht mehr in befahrbarem Zustande gewesen ist, so soll er sich doch der Tradition nach bis um die Mitte des 18. Jahrhunderts als eine schwache Wasserverbindung erhalten haben. Der südwestliche Abfluß beim Dorfe Wustrow, der wie der Darser Kanal zu den berüchtigten „Klipphäfen“ [2]) an der mecklenburgischen Küste gehörte, bestand noch Anfang des 17. Jahrhunderts (1610), war aber bereits lange vorher (wahrscheinlich Ende des 14. Jahrhunderts) durch versenkte Schiffe und zunehmende Versandung für die Schiffahrt unbrauchbar geworden.

Seit dem 16. Jahrhundert hat man sich bis auf die Gegenwart mit Projekten einer künstlichen Durchstechung der Landenge beschäftigt; es fehlt auch nicht an zwei Ansätzen zur Ausführung des Hafenbaues. Aber alle diese Bemühungen wurden vereitelt durch den Widerstand der beiden mecklenburgischen Seestädte, die sich auf ihre Privilegien beriefen. Die Landenge, „das Fischland“, wie das alte Swante-Wustrow seit dem Ausgange des 16. Jahrhunderts genannt wurde, hat auch heute noch keinen künstlichen Hafen; die fast völlige Abgeschlossenheit des alten Swante-Wustrow

---

[1]) Ein pommerscher Fürst, Barnim VI, (nicht Bogislaw, wie Peters meint), hatte hier 1395 ein Schloß (Bergfried) zum Schutz des Hafens angelegt in der Hoffnung, hier auf diese Weise einen Handelsort zu begründen. Die Rostocker, eine entstehende Konkurrenz befürchtend, zerstörten die Anlage und vereitelten so den Plan des pommerschen Fürsten.

[2]) Koppmann, Zur Geschichte der mecklenburgischen Klipphäfen. — Klipp-, Pflück- oder Winkelhäfen waren Häfen, welche zur Ein- und Ausschiffung von Kaufmannsgut gebraucht wurden, ohne dazu privilegiert zu sein. Der bekannteste war die Golwitz (zwischen der Insel Poel und dem mecklenburgischen Festlande); andere solche Häfen waren der Bug (Küstenstrich zwischen Wustrow und Arendsee bei Wismar) mit Gaarz und Bukow, die Doberaner Wiek mit Brunshaupten, Swante-Wustrow mit Wustrow und dem Darser Kanal. Diese Häfen wurden von den „Vitalienbrüdern“ benutzt. Der berüchtigte Seeräuber Störtebecker soll im jetzigen Ribnitzer Binnenhafen seinen Schlupfwinkel gehabt haben, der noch jetzt „Störtebecker Hafen“ heißt.

vom Festlande blieb auch für das Fischland bis auf die Gegenwart in nur wenig vermindertem Grade bestehen. Es besitzt noch immer keine Handels- und Verkehrsstraße. Dies ist sehr bemerkenswert, da die weitere Entwicklung des Landes — wie wir sehen werden — in Widerspruch wenigstens mit dem Fehlen eines Hafens zu stehen scheint.

Einfluß der Lage auf die Tätigkeiten der Bewohner. Die Lage und die Inselgestalt Swante-Wustrows, die ursprünglich durch das Fehlen der beiden verbindenden Landstücke nach Nordost und Südwest deutlich hervortrat und in der Folge durch die beiden Wasserläufe angedeutet wurde, und ebenso die spätere Gestalt der fast an allen Seiten von Wasser umgebenen, vom Verkehr wenig berührten Landenge müssen für die Erwerbstätigkeiten der Bewohner im Zusammenhange mit der weiter unten zu erwähnenden Bodenbeschaffenheit entscheidend gewesen sein, indem sie dieselben zur Betätigung auf dem Meere (Fischerei, Seeraub, Schiffahrt) veranlaßten.

Grenzen. Für die älteren Zeiten ergeben sich nach dem Gesagten die Grenzen des Landes Swante-Wustrow ohne weiteres; sie wurden gebildet einerseits durch die Ostsee und das Binnenmeer, andererseits durch die beiden Flußläufe beim preußischen Dorfe Ahrenshoop und bei Wustrow. Für die neuere Zeit ist die südwestliche Grenze bei der Ribnitzer Stadtwiesengrenze anzunehmen, wie Peters auf Grund seiner archivalischen Studien[1]) nachweist; es kommt demnach zu dem alten Swante-Wustrow noch ein Teil der sich in südwestlicher Richtung anschließenden Dünen und niedriggelegenen Wiesen hinzu. Diese letztere Grenzbestimmung ist die hier maßgebende.

Boden. Nach Feststellung dieser Grenzen beträgt die Ausdehnung des alten Swante-Wustrow von Südwest nach Nordost in gerader Linie etwa 5 km, des neueren Fischlandes (also mit Einschluß der nach Südwesten sich anschließenden Wiesen) etwa 8 km. Da die südöstliche Küste in einer sehr krummen Linie verläuft,[2]) lassen sich in südöstlich-nordwestlicher Richtung keine so sicheren Maße angeben; an der schmalsten Stelle ist die Landenge etwa $^1/_2$ km breit, an der breitesten etwa $2^1/_2$ km; die durchschnittliche Breite ist weniger als $1^1/_2$ km. — Der gesamte Flächenraum des

[1]) Peters a. a. O. S. 13.

[2]) Das Land nimmt überdies an beiden Ufern ständig ab.

Fischlandes beträgt rund 600000 Quadratruten, die von den vier Ortschaften benutzte Feldmark [1]) rund 450000 Quadratruten.

Für die Beurteilung der Beschaffenheit des Fischländer Bodens verwenden wir zwei voneinander abweichende Schätzungen, deren Ergebnisse freilich nur als annähernde zu betrachten sind.

Die erste Schätzung, die einer aus dem Anfange des 19. Jahrhunderts stammenden Bonitierung [2]) der Landstellen in den einzelnen Ortschaften im Großherzoglichen Domanium entnommen ist, ergibt ein günstiges Resultat. Es waren eingeschätzt:

| | Bonitierte Fläche ha | Gesamtbonitierung in Scheffeln | Durchschnittl. Bonitierung pro ha in Scheffeln |
|---|---|---|---|
| Wustrow . . . . | 242,76 | 644,88 | 2,66 |
| Barnstorf . . . . | 59,30 | 197,69 | 3,33 |
| Althagen . . . . | 155,69 | 452,50 | 2,91 |
| Niehagen . . . . | 94,78 | 292,06 | 3,08 |
| Das Fischland . . | 552,53 | 1587,13 | 2,87 |

Diese durchschnittliche Bonitierung der Fischländer Landstellen entspricht annähernd dem Durchschnitt der Landstellen aller Ortschaften im Domanialamt Ribnitz (2,75) und ebenso auch dem Durchschnitt aller Ortschaften des Großherzoglichen Domaniums (2.75); demnach würde also die Bonität des tatsächlich bonitierten Bodens der Fischländer Ortschaften ungefähr dem Durchschnitt entsprechen. — Die tatsächlich bonitierte Fläche beträgt bei dieser Schätzung aber nur 552,53 ha à 461 Quadratruten = rund 255000 Quadratruten, also nur rund 57 Proz. der Gesamtfläche der Feldmarken. Dagegen sind die entsprechenden Verhältniszahlen für das Domanialamt Ribnitz 80 Proz. und für das ganze Domanium 68 Proz. Vermutlich war der nicht bonitierte Boden auf dem Fischlande größtenteils landwirtschaftlich überhaupt nicht zu verwenden; das war 43 Proz. des Flächenraums der Feldmarken. Auf solche Weise würde das günstige Resultat allerdings herabgedrückt werden; dennoch erklärt diese Modifikation der günstigen Schätzung noch nicht vollkommen die Abweichung von der zweiten, ungünstigen Schätzung.

[1]) Nach Ausweis der Beiträge zur Statistik Mecklenburgs; IV, 1 u. 2.
[2]) Beiträge zur Statistik Mecklenburgs; XIII, 1.

Diese entnehmen wir den vom Statistischen Amte zur Verfügung gestellten Schätzungen der Bodenqualität für Zwecke der landwirtschaftlichen Statistik.[1]) Hiernach setzt sich der Boden des Fischländer Bezirks[2]) zusammen aus: 5 Proz. Weizenboden, 11 Proz. mittlerer Roggenboden und 84 Proz. geringer Roggenboden; die entsprechenden Verhältniszahlen für den nach Südwesten sich anschließenden Distrikt Ribnitz sind nach derselben Schätzung: 1. Kl. 25 Proz.; 2. Kl. 50 Proz.; 3. Kl. 25 Proz. Der Boden des Fischlandes wäre demnach bedeutend schlechter als der des Nachbarbezirks, und die Schätzung ergibt also ein ungünstigeres Resultat, als die alte Bonitierung.

Die tatsächliche Bodengüte der gesamten Fischländer Feldmark ist nach diesen auseinandergehenden Resultaten nicht genau zu ermitteln. Für uns genügt aber die Tatsache, daß der Boden des Fischlandes jedenfalls keine den Durchschnitt erheblich übersteigende Güte aufzuweisen hat.

Wenn sich nun auf diesem kleinen, abgeschlossenen Landstücke, besonders in den letzten 200 Jahren eine wachsende, zeitweilig außerordentlich starke Bevölkerung ernährte und noch ernährt, so kann dies keine Folge der Beschaffenheit des Bodens sein, sondern muß andere Ursachen haben.

**Natur der Bevölkerung.** Daß die Natur einer Bevölkerung die Entwicklung der Erwerbs- und Berufstätigkeiten in derselben beeinflußt, steht außer Frage. Indes können die ursprünglichen, wie überhaupt die Eigenschaften der Bewohner des Fischlandes hier noch nicht als besonderer Faktor der Entwicklung behandelt werden und zwar aus folgenden Gründen.

Für die alten Zeiten fehlt es an ausreichendem Material; nur soviel ist sicher, daß die slavische Bevölkerung (in Mecklenburg: die Wenden; im Osten: die Liutizen), welche vor der jetzigen deutschen an der mecklenburgischen Küste wohnte (seit etwa 600 n. Chr.), außer dem Ackerbau auch Fischfang betrieb, daß ferner die Bewohner Swante-Wustrows durch die Fahrten der Vitalienbrüder und die Klipphafenschiffahrt mit dem Seeraub und der

[1]) Vgl. über die Erhebungsart: Statistisches Handbuch für das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin, 1896, S. 16 ff.

[2]) Zu diesem Bezirk gehören hier außer den 4 Fischländer Ortschaften die Nachbarorte Dierhagen, Dändorf und Bollhagen; indes wird die Schätzung hierdurch nicht wesentlich beeinflußt.

Schiffahrt in nahe Berührung kamen, oder aber — was noch wahrscheinlicher ist —, sich selbst beteiligten an diesen Tätigkeiten.

Für die spätere Zeit läßt sich feststellen, daß die Natur der Bewohner des Fischlandes eine andere geworden ist, als die der Bewohner der übrigen Küstendistrikte Mecklenburgs. Jene zeichneten sich aus durch Solidaritätsgefühl, Unternehmungsgeist und andere wirtschaftliche Tugenden. Aber es ist eine offene Frage, inwieweit diese Verschiedenheiten erst dem langen und ständigen Umgang der Fischländer mit dem Meere entstammen.

Jedenfalls lag es in der Natur der ursprünglichen Bevölkerung (Slaven), neben Ackerbau auch maritimen Tätigkeiten nachzugehen, und die spätere deutsche Bevölkerung, die mit den zurückbleibenden Slaven verschmolz, war für den Erwerb auf dem Meere sicher nicht ungeeignet.

**Zusammenfassung der natürlichen Vorbedingungen.** Die Lage des Landes, seine Eigenschaft als Insel und später als Landenge wies die Bewohner hin auf Fischerei, Seeraub, Schiffahrt: die für eine wachsende Bevölkerung ungenügende Bodenbeschaffenheit erforderte die Hinzuziehung anderer Erwerbsquellen, die bei der Abgeschlossenheit des Landes und seiner Lage, nur vom Meere kommen konnten; die Natur der Bevölkerung war jedenfalls maritimen Tätigkeiten nicht ungünstig. Wir finden hier daher auch frühzeitig die Bevölkerung in maritimen Berufen beschäftigt neben. vielleicht schon vor landwirtschaftlichen Erwerbstätigkeiten. Je nach der Art dieser maritimen Berufstätigkeiten ergeben sich verschiedene charakteristische Epochen in der Wirtschaftsgeschichte des Fischlandes.

## Die historische Entwicklung der Berufstätigkeiten.

### I. Bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts.

**Vor dem 30jährigen Kriege.** Mit dem Jahre 1328 kam das Land Swante-Wustrow an das Kloster zu Ribnitz, nachdem es vorher häufig seinen Besitzer gewechselt hatte. Unter dieser Herrschaft verblieb es lange Jahre, bis es 1669 an das Domanium abgetreten wurde.

Aus dem Beginn dieser Periode sind wenige Nachrichten über-

liefert. Peters berichtet über diese Zeit:[1]) „Die Aufmerksamkeit, welche dem Lande seitens des Klosters von dieser Zeit an zugewendet ward, gereichte ihm zu Segnungen, die sich nach und nach in allen Einrichtungen kundzugeben begannen, und welche es viele Jahre hindurch zu genießen das Glück hatte. Wenn in den Erwerbungsurkunden von Diensten, Äckern, Wiesen, Weiden, Wäldern, Einkünften, Zöllen, Wassern und Fischereien geredet wird, so schließen wir unter Hinzunahme der weiteren Nachrichten, daß es — wenn auch nur schwach — bevölkert war, und daß die Jahrhunderte bestandenen Berufs- und Nahrungszweige: Ackerbau, Viehzucht und Fischerei bereits ihren Anfang genommen hatten."

Über das wirtschaftliche Leben der Bewohner der Landenge im letzten Jahrhundert dieses Zeitabschnittes sind einige Nachrichten erhalten in zwei Klosterinventarien, die um die Wende des 16. Jahrhunderts aufgenommen worden sind.

Ackerbau und Viehzucht. Aus dem ersten, 1599 aufgenommenen Inventarium entnimmt Peters folgende Mitteilungen:[2]) „Als Bauleute (Familien) auf dem Lande Swante-Wustrow finden wir zu der Zeit im Oldenhagen 21, zum Nienhagen 6, im Karkdorffe (später: Wustrow) 20, zu Bargestorff 4 verzeichnet. Die Einteilung des Ackers geschah in Hufen, Viertel und Morgen. Eine Hufe hatte vier Viertel Acker, jedes Viertel $2^1/_2$ Morgen, den Morgen zu ca. 300 Quadratruten gerechnet. Im ganzen standen zur Benutzung 388 Morgen = 116400 Quadratruten. Gebaut wurden vorzugsweise Roggen, Gerste, Hafer und Flachs." — Nach dem 1620 aufgenommenen Inventar berichtet Peters[3]): „Vergleichen wir die Nachrichten aus diesem Inventarium mit den Zuständen von 1599, so finden wir, daß, wenn sich die Einwohnerzahl in den 21 Jahren nicht wesentlich vermehrt hatte, so doch, daß inzwischen für die Bodenkultur Erhebliches geschehen war. Nach den Angaben der Bauleute, die solche laut der dem Inventario beigefügten Bemerkung eher zu niedrig als zu hoch machten, wurden von den Einwohnern außer dem Predigeracker 397 Morgen = 119100 Quadratruten benutzt ... Auf Viehzucht scheinen sie großes Gewicht gelegt zu haben, und war dies den damaligen Umständen angemessen, da ausreichend

[1]) Peters a. a. O. S. 25ff.
[2]) Peters a. a. O. S. 31—32.
[3]) Peters a. a. O. S. 35—36.

Weide vorhanden war, und sie die Erlaubnis hatten, Schweine in der Mast halten zu dürfen.[1]) Unverkennbar hatte das Land sich in der letzten Zeit eines Aufschwunges zu erfreuen;[2]) aber trotz alledem scheinen die wirtschaftlichen Verhältnisse der Bauleute nicht die glänzendsten gewesen zu sein; denn bei sehr vielen sind Schulden im Betrage von 10—50 Gulden angegeben (zu der Zeit hohe Summen); es ist demnach anzunehmen, daß hier immer noch keine Wohlhabenheit herrschte."

Nach der Einteilung der Einwohner zu jener Zeit wurde die Landwirtschaft betrieben von 32 Bauleuten, die im Durchschnitt 10 Morgen und mehr besaßen, 11 Halbbauleuten mit 5—10 Morgen Land, und von 8 Kossäten, die weniger als 5 Morgen zu bewirtschaften hatten. Hieraus geht hervor, daß schon damals auf dem Fischlande kleinbäuerlicher Besitz relativ stark vertreten war.

Fischerei. Diese durchaus bäuerliche Bevölkerung betrieb Fischerei neben der Landwirtschaft. Wahrscheinlich hat sie anfangs nur den Binnensee befischt; aber aus den, nach erwähnten Inventarien zu entrichtenden Abgaben geht hervor, daß zu der Zeit bereits in der Ostsee Strandfischerei stattgefunden hat. Sowohl im Binnensee wie an der Ostseeküste durften die Bewohner Swante-Wustrows gegen besondere Gebühren auch auf preußischem Gebiete fischen; im Binnensee durften sie bis zu den Bülten[3]) und bis Niendorf, an der Meeresküste auch am Darser Strande Fischerei betreiben. Daß diese Gebiete von ihnen befischt wurden, geht aus einem jener Inventarien ebenfalls hervor; denn es heißt dort, daß sich die Bauleute neben ihrer Viehzucht und ihrem Ackerbau mit der Fischerei ernähren, die sie mit großen und kleinen Waden „uff der binnen und buten Sehe" betreiben.

Die gefangenen Fische mußten zunächst dem Kloster zum Kauf angeboten werden und durften nur auf Grund ausdrücklicher Er-

---

[1]) Der Kirchdörfer (Wustrower) Schulze hatte bei 5100 Quadratruten: 13 Pferde, 20 Haupt Rindvieh, darunter 12 Milchkühe, 12 Schafe, 18 Faselschweine, 6 in der Mast, 12 Gänse und 6 Hühner.

[2]) Der Aufschwung machte sich nicht nur auf dem Fischlande bemerkbar, er erfaßte die Landwirtschaft Mecklenburgs allgemein. Vgl. Dade, Die Entstehung der mecklenburgischen Schlagwirtschaft, S. 51 ff. Nach ihm befand sich die gesamte Mecklenburger Landwirtschaft damals in einer „den national-ökonomischen Verhältnissen jener Zeit entsprechenden Entwicklung".

[3]) Bülten: eine den Dars in südlicher Richtung mit dem Festlande (Niendorf) verbindende Inselkette, welche die Grenze zwischen dem Saaler Bodden und den nach Osten sich an diesen anschließenden Gewässern bildet.

laubnis vom Kloster nach auswärts verfahren werden. Dennoch wurden im Jahre 1491, als die Rostocker einmal auf Swante-Wustrow Fische raubten, außer dem gesamten Material, den Fangergebnissen und 23 Strandfischern auch einige fremde Bürger aus den Landstädten, „die zum Einkauf von Fischen dahingekommen waren" gefangen genommen. Demnach erstreckte sich das Absatzgebiet nicht nur auf Swante-Wustrow und das Kloster, sondern umfaßte in Wirklichkeit schon einen weiteren Teil Mecklenburgs.

Danach muß die Fischerei der Bewohner, wenigstens im 16. Jahrhundert, ein bedeutender Nahrungs- und Berufszweig gewesen sein; dies findet seine Bestätigung auch darin, daß um 1600 der alte Name des Landes Swante-Wustrow in den neueren, jetzt gebräuchlichen, „das Fischland", überging; diese Bezeichnung ist unzweifelhaft der Hauptbeschäftigung der Bewohner entlehnt.

**Nach dem 30jährigen Kriege.** Die Kriegsfackel des 30jährigen Krieges hatte auch das entlegene Fischland heimgesucht; kaiserliche Truppen, dann die Schweden, hatten dort furchtbar gehaust. Das Land hatte schlimme Zeiten erlebt und seufzte unter den Folgen des schrecklichen Krieges; Höfe und Felder waren niedergebrannt und verwüstet, die Bevölkerung hatte stark abgenommen,[1]) sie war verarmt und konnte zeitweise die Pacht nicht mehr zahlen; zudem kam nach dem Kriege noch eine schwere Teurung. In diesem traurigen Zustande kam das Fischland, nachdem es 341 Jahre Klostereigentum gewesen war, mit dem Jahre 1669 an das Domanium, dessen gesamte Landwirtschaft bis gegen Ende des 17. Jahrhunderts die Wirkung des Krieges spürte.[2])

Die Landwirtschaft auf dem Fischlande war durch die schweren Kriegsjahre und die Teurung ganz außerordentlich heruntergekommen. Wie in den Anfängen jeder Kulturentwicklung suchten die Bewohner des verödeten kleinen Landes wieder auf okkupatorischem Wege sich zu ernähren, indem sie sich wieder mehr der Fischerei zu-

[1]) Peters a. a. O. S. 38, 39: In der Kirchenrechnung von Michaelis 1636/37 werden aus Alt- und Niehagen 11, aus Kirchdorf 15, aus Barnstorf 4 Personen genannt, von welchen die Gebühren an die Kirche entrichtet waren. Das Verzeichnis von Michaelis 1665/66 enthält dagegen nur aus Alt- und Niehagen 9 und aus Kirchdorf 11 Einwohner; aus Barnstorf sind gar keine aufgeführt. Das war zwei Drittel der Zahl vor dem Kriege. Gewiß eine dürftige Bevölkerung, wenn wir wirklich unter jenen Zahlen Familien zu verstehen haben. Gab es, wie wir annehmen wollen, außer den erwähnten Familien noch einige Einwohner, so lebten sie doch in solcher Armut, daß sie kirchliche Abgaben nicht bezahlen konnten.

[2]) Vgl. Dade a. a. O. S. 53—62.

wandten. Diese war dann wenigstens für die ersten Jahrzehnte nach dem Kriege der fast ausschließliche Erwerbszweig und behielt, nachdem die Landwirtschaft sich einigermaßen erholt hatte, für die Fischländer auch im 18. Jahrhundert weittragende Bedeutung als Nahrungsquell.

Die Fischerei muß sehr stark betrieben sein. Damals war die Heringsfischerei auf dem Fischlande so bedeutend, daß nach einem (von der kaiserlichen Kammer- und Kassendirektion, welche zur Exekution gegen Mecklenburg eingesetzt war, abgeschlossenen) Kontrakte aus dem Jahre 1726[1]) „dermalen noch 13 Reusen-Gesellschaften" vorhanden waren, welche zusammen jährlich eine Pension von 225 Reichstalern zahlten und eine zinsenlose Kaution von 200 Reichstalern gestellt hatten, obgleich die Fischerei damals schon beträchtlich gesunken war. Diese Ostseefischerei, die in der Hauptsache in den Monaten März, April, Mai mit Waden und Reusen (aber auch mit Netzen) betrieben wurde, erstreckte sich von jenseits Graal bis hinauf an den preußischen Dars und wurde von den 16 in Wustrow vorhandenen Kossätenfamilien betrieben.[2]) Die Fischerei auf dem Binnensee, die zu der Zeit bereits an Bedeutung zurückgetreten war, befand sich in den Händen der 7 in Wustrow wohnenden Büdnerfamilien und der Fischerfamilien zu Alt- und Niehagen.[3])

Nachem die Vorkaufsrechte des Klosters mit der Übergabe des Fischlandes an das Domanium erloschen waren, erweiterte sich auch das Absatzgebiet für die reichen Fischereierträge. Die in großen Massen gefangenen Heringe wurden teils in rohem Zustande nach Ribnitz, Rostock und auf die umliegenden Dörfer verfahren (sie kamen auch bis nach Sülze, Lage, Güstrow, Wismar), teils wurden sie an Ort und Stelle geräuchert und als Bücklinge von den „Kärrnern" nach Berlin, Dresden und Oberdeutschland geholt. Diese „Kärrner" waren nicht nur Binnenländer; auch die Fischländer Bauleute, insonderheit die Kossäten, denen man im übrigen früher nicht gerade großen Fleiß nachrühmte, befaßten sich gern mit dem Vertrieb der Fische. Zu Wasser wurden die Heringe vom Fischlande nach den benachbarten Hafenplätzen verfahren. Die Fischerei war ein Hauptnahrungszweig der Fischländer, alle Bewohner waren direkt oder indirekt an ihr beteiligt.[4])

---

[1]) Freimütiges Abendblatt, 1832, XIV, Nr. 730.

[2]) Die Kossätenstellen waren im Laufe der Zeit bereits vermehrt worden.

[3]) Die Büdnereien waren neue Besitzstellen, die weiter unten näher ins Auge gefaßt werden.

[4]) Neue Monatsschrift von und für Mecklenburg IV, 175, S. 361—366. Fabri,

Landwirtschaft. Wenn auch, wie einige Quellen berichten, die Landwirtschaft infolge des starken Fischereibetriebes Nebensache geworden war, so wurde doch auch ihr nach und nach wieder, namentlich seitdem das Fischland zum Domanium gehörte, steigende Aufmerksamkeit geschenkt. Durch verschiedene nach und nach eintretende Veränderungen, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann, wurde die Ertragsfähigkeit des Ackerbaues gesteigert.[1]) Die Bauern, die früher kaum genug Korn für den eigenen Bedarf gebaut hatten, waren am Ende des 17. Jahrhunderts soweit gelangt, daß sie zeitweilig schon exportieren konnten.

In der Besitzverteilung trat, wahrscheinlich schon in den ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts, eine tiefgreifende Veränderung ein, die in der Folgezeit für die Schiffahrt der Fischländer von größter Wichtigkeit werden sollte. Da nämlich im Domanium, das durch den langen Krieg und durch Auswanderungen entvölkert war, Gelegenheit und Antrieb zu neuen Niederlassungen gegeben werden sollte, da ferner jeder, der sich niederlassen wollte, ein eigenes Gehöft nachzuweisen hatte, wurde den Hausleuten gestattet, an Privatpersonen kleine Landstücke zum Haus-, Hof- und Gartenplatz als sogenannte „Büdnereien“ verkäuflich abzutreten.[2])

Die Büdnereien im übrigen Domanium stammen allerdings erst aus der Mitte des 18. Jahrhunderts.[3]) Peters dagegen verlegt die Erteilung der Erlaubnis zur Errichtung von Büdnereien auf dem Fischlande schon in den Anfang des Jahrhunderts und meint, daß von dieser Freiheit schon damals willig Gebrauch gemacht wurde; denn nach dem Kirchenbuche ergibt sich eine wesentliche Vermehrung der Einwohnerzahl in den ersten Jahrzehnten des Jahrhunderts.[4]) Die Annahme von Peters wird bestätigt durch die Nachricht,[5]) daß bereits um 1730 7 Büdner in Wustrow wohnten.

---

Magazin für Staatenkunde, 1797 S. 182, 183. Hempel, Handbuch des Mecklenb. Landes, 1842, S. 588.

[1]) Peters a. a. O. 70, 71: Einschränkung der Viehzucht infolge Aufhörens der Mastfreiheit im Forst; erhöhte Aufmerksamkeit für den Ackerbau; 1702 neue Schulzenordnung; Änderung des landwirtschaftlichen Betriebssystems (Aufhören der ewigen Weide, Einführung der Kommunionwirtschaft unter zweckmäßiger Benutzung des Ackers). Über Einführung der Koppelwirtschaft in Meckenburg siehe Dade a. a. O. S. 63—98.

[2]) Balck, Domaniale Verhältnisse in Mecklenburg-Schwerin I, S. 161.

[3]) Balck, a. a. O. S. 161.

[4]) Peters a. a. O. S. 70.

[5]) Freimütiges Abendblatt 1852. XIV, Nr. 730.

Kossäten gab es dort, wie wir wissen, schon über 100 Jahre früher; sie betrieben längst Fischerei, werden sich also auch zeitig an der Schiffahrt beteiligt haben.

Demnach werden auf dem Fischlande bereits früher als im übrigen Domanium die kleinen Büdnereien entstanden sein. Jedenfalls waren nach der Regulierung der Fischländer Feldmark im Jahre 1771 bereits 108 dieser kleinen Büdnerstellen neben 41 Hauswirten (Bauern) vorhanden.

Die Büdnereien hatten ursprünglich im ganzen Domanium nur einen Flächenraum von 100—150 Quadratruten; sie wurden seit dem Jahre 1809 fast überall vergrößert.[1]) Auf dem Fischlande dagegen haben sie bis zum heutigen Tage ihren ursprünglichen geringen Umfang beibehalten, eine äußerst wichtige Eigenschaft der Fischländer Büdnereien.

Entstehung der Schiffahrt. Die mecklenburgische Landwirtschaft entwickelte sich im 18. Jahrhundert stärker als die Bevölkerung, so daß der anfänglich nur gelegentliche Getreideexport seit etwa 1760 ein dauernder wurde.[2]) Auf dem Fischlande entwickelte sich der Getreideexport, wie bemerkt, anscheinend schon etwas früher, und zwar wurden zu diesem Zwecke bereits Ende des 17. Jahrhunderts von den Fischländern Fahrten an der Küste entlang unternommen, für die sie die der Fischerei dienenden Fahrzeuge verwandten; diese gelegentlichen Küstenfahrten sind als die ersten Ansätze des Schiffahrtsbetriebes zu betrachten.

Der erste eigentliche Seefahrer, der sich mit einem offenen großen Boot von Fischland bis Stralsund wagte, soll Lorentz Niemann[3]) gewesen sein. Über ähnliche Küstenfahrten wird berichtet, daß schon 1685 Bauern aus dem Amte Ribnitz — unzweifelhaft Fischländer — Getreide zu Wasser nach Lübeck brachten, und daß im Jahre 1703 die Fischländer mit ihren beladenen, nach Lübeck bestimmten Booten von den Rostockern, die die Konkurrenz an der östlichen Küste im Keime zu ersticken suchten, in Warnemünde angehalten wurden.[4]) Etwas später wurde auch Holz aus der Darser Waldung von den Fischländern nach Kopenhagen und anderen Orten verladen. — Diese Küstenfrachtfahrten mit den immerhin see-

[1]) Beiträge zur Statistik Mecklenburgs IV, S. 39.
[2]) Oddy, European Commerce 1805, S. 286.
[3]) Freimütiges Abendblatt 1832.
[4]) Peters a. a. O. S. 80 auf Grund archivalischer Forschung.

tüchtigen, aber kleinen Fischerbooten sind nur gelegentliche gewesen, als eigentliche Schiffahrt können sie nicht aufgefaßt werden; sie bildeten vielmehr das Übergangsstadium von der Fischerei zur Schiffahrt, eine Vorstufe für den in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts beginnenden selbständigen, berufsmäßigen Schiffahrtsbetrieb.

Der aktive maritime Charakter der Bevölkerung. Durch das Hervortreten der Fischerei im 17. und 18. Jahrhundert, auch durch die Küstenfahrten wurde der aktive maritime Charakter der Fischländer Bevölkerung immer stärker ausgeprägt; durch die Schaffung der kleinen, landwirtschaftlich durchaus unselbständigen Büdnerstellen und deren Zusammengehörigkeit mit der maritimen Beschäftigung erhielt die landwirtschaftliche Besitzverteilung ihre Eigenart, und dem maritimen Elemente wurde dadurch eine feste und dauernde Grundlage gegeben, die sich besonders in der nun folgenden Entwicklungsperiode als äußerst segensreich für das kleine Ländchen erwies.

## II. Die Blütezeit des Fischlandes (1760—1875).

**Die Fischländer Berufsschiffahrt.** In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts trat durch die Entstehung der Fischländer Berufsschiffahrt eine neue aktive maritime Berufsart in der Bevölkerung hervor, die einen großen wirtschaftlichen Aufschwung des Landes verursachte.

Die berufsmäßige Schiffahrt bildete sich als eine Folge der bereits vorhandenen Berufsgruppierung heraus. Durch die Jahrhunderte lang betriebene Fischerei und die gelegentlich unternommenen Küstenfahrten waren die Fischländer mit dem Meere vertraut geworden, es war durch sie die für die Schiffahrt notwendige Grundlage, der seemännische Geist und die physische Tauglichkeit der Bewohner, geschaffen. Das erste, nicht mehr für die Fischerei, sondern für Frachtschiffahrt auf dem Fischlande erbaute Fahrzeug, eine Galeasse, soll im Anfange der 60er Jahre des 18. Jahrhunderts vom Schiffszimmermann Hinzmann in Wustrow erbaut sein. Die ersten Fahrten mit kleinen Frachtschiffen gingen nur bis Stralsund und Kopenhagen, wie früher die Fahrten der Fischerboote; als Führer werden Ewald Dade und Ewald Niemann genannt. Sehr bald nahm die Zahl der Schiffe zu, und die Fahrten wurden weiter ausgedehnt. In einem Berichte an die herzog-

liche Kammer (1764) heißt es nach Peters[1]): „Viele von ihnen (den Fischländern) bauen sich kompagnieweise kleine und mittelgroße Fahrzeuge und begnügen sich nicht, auf die Küsten der Ostsee bis nach Rußland, Preußen, Schweden und Dänemark zu trafiquieren; sie gehen nicht selten durch den Sund in die Nordsee nach Holland." „Um diese Zeit, so berichtet eine andere Quelle,[2]) „besaß das Dorf Althagen in dem Schullehrer Cyrus einen Mann, der sich um die Aufnahme der Fischländer Schiffahrt hoch verdient gemacht und durch guten Unterricht in den Wissenschaften, deren die Söhne der Kossäten notwendig bedurften, um mit größeren Schiffen die Ost- und Nordsee befahren zu können, die erste Veranlassung gegeben hat. Die Vorsehung segnete die Unternehmungen dieser Leute, und so entstand ein Schiff nach dem andern. Die Fischländer, durch den Heringsfang schon vertraut geworden mit den Wellen der Ostsee, lernten begierig die Kunst, auf offenem Meere den Weg zu finden".

So entstand, angeregt durch die Tatkraft und den Unternehmungsgeist einzelner Pioniere, aus der Fischerei die Schiffahrt der Fischländer,[3]) die sich — einmal angeregt — vor allem infolge des stark ausgeprägten seemännischen Charakters der Fischländer mit erstaunlicher Schnelligkeit weiter entwickelte. Schon gegen Ende des Jahrhunderts beherrschte die Schiffahrt das ganze Fischland[4]) und hatte die früheren Nahrungszweige, Landwirtschaft und Fischerei, in den Hintergrund gedrängt. Diese dominierende Stellung als Hauptnahrungsquell hat sie bis zum allgemeinen Niedergang der Segelschiffahrt innegehabt.

Leider ist es unmöglich, auf Grund der zur Verfügung stehenden Materialien eine genauere Statistik vom Schiffsbestand des Fischlandes aufzustellen; es können nur einige aus der Literatur geschöpfte Zahlen erwähnt werden, die aber teilweise recht unzuverlässig sind, weil zum Fischlande außer den vier bekannten Ortschaften noch vielfach die Nachbardörfer Dierhagen und Dändorf,

[1]) Peters a. a. O. S. 81.

[2]) Feimüt. Abendbl. 1832. XIV, 720; ähnlich in Beiträgen z. Statistik Mecklenburgs. 1865, IV, 1, 2.

[3]) Eine ähnliche Entwicklung findet sich einige Jahrzehnte später bei der Blankeneser Frachtschiffahrt, die Jahrzehnte lang bedeutender war als die Altona's. Vgl. Ehrenberg: Aus der Vorzeit Blankeneses, S. 47—51. Es ist der typische Entwicklungsgang.

[4]) Neue Monatsschrift von und für Mecklenburg. 1795, IV. Fabri, Magazin für Staatenkunde. 1797, S. 181, 182.

wohl gar noch einige andere Nachbarorte gerechnet wurden, was, wie gesagt, verkehrt ist. Noch hinderlicher als dies ist die Tatsache, daß die Fischländer Schiffe durchweg in Rostock beheimatet waren, weshalb sie in der Statistik sich von den Rostocker Schiffen nicht streng scheiden lassen.[1])

In der Literatur finden sich folgende Zahlen für den Schiffsbestand des Fischlandes:

1832: 96 Schiffe, mit Einschluß von drei Nachbardörfern.[2])
1839: 108 „ wahrscheinlich mit Einschluß von Dierhagen und Dändorf[3]) (von 196 Rostocker Schiffen).
1857: 220 „ mit Einschluß mehrerer Nachbardörfer (von 307 Rostocker Schiffen).[4])
1862: 132 „ ohne Nachbardörfer.[5])
1884: 89 „ „ „ [6])

Ebenso unsicher wie die meisten den Schiffsbestand betreffenden Zahlen sind die Mitteilungen betreffend die Fischländer Seeleute; immerhin gewähren sie einigen Anhalt. Die seemännische Bevölkerung umfaßte:

1832: in Wustrow 50 Schiffer, 125 Seefahrerfamilien.[7])
1836: auf Fischland mit angrenz. Dörfern 92 „ 60 Steuerleute, 258 Mann übr. Schiffsbesatzung.[8])
1842: auf Fischland 66 „ 40 „ 152 „ „ „ [9])
1862: auf Fischland 132 „ 400 „ „ „ [10])
1884: auf Fischland 89 „ 400 „ „ „ [11])

Die Unsicherheit dieser Zahlen ist nicht von entscheidender Bedeutung; denn wir wissen, daß die Schiffahrt das ganze Land beherrschte; bei weitem der größte Teil der männlichen Bevölkerung

[1]) Da das Fischland keinen Hafen hatte, mußten die Schiffe in Rostock auflegen (überwintern). Außerdem lag die kaufmännische Leitung der Fischländer Schiffahrt in den Händen der Rostocker Reeder.

[2]) Freimüt. Abendbl. 1832.

[3]) Peters, Entwicklung d. deutsch. Reedereien I, 1899, S. 117.

[4]) Raabe, Vaterlandskunde I, 1857, S. 114. Es können für diese Zahl nur das Fischland, Dierhagen, Dändorf, Klockenhagen, vielleicht vereinzelt noch einige Küstendörfer in der Nordostecke Mecklenburgs in Betracht kommen.

[5]) Peters a. a. O. S. 83.

[6]) Peters a. a. O. S. 83.

[7]) Freimüt. Abendbl., XIV, 1832.

[8]) Hempel a. a. O., 1837, S. 190.

[9]) Hempel a. a. O., 1842, S. 389.

[10]) Peters a. a. O., 1862, S. 81, 83.

[11]) Peters a. a. O., 1884, S. 84 u. 86.

fuhr zur See. Ein kleiner Teil, die Bauern, die in jungen Jahren ebenfalls Seeleute gewesen waren, blieb indirekt an ihr beteiligt durch Übernahme von Schiffsparten.

So hat das Fischland mit seiner stattlichen Flotte, vor allem aber mit seiner starken seemännischen Bevölkerung, trotz des Fehlens eines Hafens und trotz seiner dem Verkehr entrückten Lage, stets einen ausschlaggebenden Faktor in der mecklenburgischen Segelschiffsreederei gebildet, die trotz der relativ ungünstigen Lage des Landes für den Betrieb der Reederei und trotz der ungünstigen Handelsverhältnisse im Innern des Landes schon früh in hoher Blüte stand.[1])

Charakteristisch für die Beteiligung der Fischländer Bevölkerung an der Schiffahrt ist die eigenartige Form, in der die Reederei ausgebildet war.[2]) Das zum Bau eines Schiffes erforderliche Kapital wurde nicht von einem einzelnen, sondern von einer Gesellschaft von Personen der verschiedensten Berufsklassen zusammengebracht. Die Initiative ging in der Regel nicht vom Kapitalisten, sondern von dem Führer des projektierten Schiffes aus. Hatte sich ein junger Seemann die zur Führung eines Schiffes erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten erworben, so suchte er baldmöglichst in den Besitz eines eigenen Schiffes zu kommen und auf diesem Wege selbständiger Schiffer zu werden. Zu diesem Zwecke suchte er sich unter der Rostocker Kaufmannschaft einen Korrespondentreeder, von dem er eine Missive erhielt, in der sich allgemeine Angaben über Größe, Bauart und Kostenpreis des projektierten Schiffes befanden. Mit dieser Missive suchte nun der junge Schiffer Unterschriften, die ihm die Zahlung größerer oder kleinerer Teile des Baupreises (Parten) sicherten. Nicht nur der Korrespondentreeder, unter dessen Firma das Schiff segelte, sondern auch andere Kaufleute, wie die Lieferanten von Schiffsbaumaterialien und Ausrüstungsstücken, Handwerker, namentlich solche, die am Bau des Schiffes selbst mitarbeiteten, ja sogar Gutsbesitzer, Beamte und Offiziere pflegten Kapitalien in

[1]) Über die Entwicklung der mecklenburgischen Segelschiffsreederei ist zu verweisen auf Kaegbein, Zur Geschichte und Organisation der Mecklenburgischen Segelschiffsreederei (Rostocker Dissertation 1902, S. 4ff.). Peters, Entwicklung der deutschen Reederei I, 1899, S. 112ff.

[2]) Diese Partenreederei ist eingehend behandelt in der bereits zitierten Arbeit von Kaegbein. — Weiter ist zu verweisen auf Peters, Entwicklung d. deutsch. Reedereien I, S. 118—119; Fitger, Wirtschaftliche und technische Entwicklung der deutschen Seeschiffahrt, S. 98—99. — Über Sitten und Gebräuche bei dieser Reedereiform siehe Dolberg, Küstenwanderung. 1885.

Schiffsanteilen (Parten) anzulegen. Einen großen Teil der Anteile aber hatten die Schifferfamilien selbst; so rechnete man, daß der vierte Teil der in Rostock beheimateten Schiffe den Schiffern gehörte, die meist auf dem Fischlande und in dessen Nachbarschaft zu Hause waren. Solange die Schiffe noch klein und die Herstellungskosten relativ niedrig waren, blieben die Parten sogar meist im Eigentum der einzelnen Fischländer Schifferfamilien; erst als die Schiffe größer wurden und selbst das von einer weitverzweigten Familie aufgebrachte Kapital nicht mehr ausreichte, mußten weitere Kreise herangezogen werden, es entstand die sog. „Landreederei“.[1]) Dadurch wurde die frühere Unabhängigkeit des Schiffers allerdings gemindert, aber er verdiente auch mehr mit seinem größeren Fahrzeuge. Das ganze durch die Schiffahrt erworbene Kapital wurde wieder zur Ausdehnung derselben verwendet, indem man Verwandte und Bekannte durch Übernahme neuer Parten unterstützte.

**Das Leben der Fischländer Seeleute.** Die Schiffahrt war das Lebenselement aller Fischländer. Es war ein gefahrvoller Beruf, aber er gewährte ein schnelles und lohnendes Fortkommen; daher hatte die Berufswahl fast ganz aufgehört; die der Schule entwachsenen Knaben gingen fast alle zur See, mit Ausnahme weniger durch körperliche Untauglichkeit für den Seemannsberuf Ungeeigneter. Selbst die Söhne der Erbpächter fuhren in jüngeren Jahren als Matrosen, auch wohl als Steuerleute zur See, bis sie gezwungen waren, die Bewirtschaftung des väterlichen Erbteils zu übernehmen. Da sie weder Kenntnisse, noch Erfahrungen im landwirtschaftlichen Betriebe gesammelt hatten, wird dieser Lebensgang auf ihren späteren Beruf keinen besonders günstigen Einfluß ausgeübt haben.

Die Söhne der zahlreich angesiedelten Büdner aber blieben dem Seemannsberufe bis ins hohe Alter getreu. Nach erfolgter Konfirmation machte der angehende Seemann seine ersten Reisen als Kajüten- und Decksjunge auf einem seiner Familie gehörigen Schiffe. Als Matrose legte er von seiner Heuer zurück, um durch seine Ersparnisse sich möglichst bald an einem Part beteiligen zu können und nach vollendeter 12monatlicher Fahrzeit als Matrose die Kosten für die Steuermannsschule und für die Prüfung zum Steuermann zu decken. Hatte er dieses erste Ziel erreicht, so war sein ganzes

[1]) Auf dem Fischlande waren schon Ende des 18. Jahrhunderts landwirtschaftliche Kreise an der Schiffahrt beteiligt. (Fabri, Magazin für Staatenkunde, 1797, S. 182). Mehrere Bauern kauften ebenfalls Anteile. Vgl. Kaegbein a. a. O. S. 38.

Streben auf die Vergrößerung seines Schiffspartes gerichtet, um nach Erlangung des Schifferpatentes ein eigenes Schiff führen zu können. Tüchtigkeit im Beruf, Sparsamkeit und Nüchternheit in der Lebensweise und gesunder Unternehmungsgeist, gestützt auf bereitwillige Unterstützung von seiten der ganzen, zumeist weitverzweigten Familie, ließen den energischen, jungen Seemann selten sein Ziel verfehlen. Sein drittes Ziel war dann die Gründung eines eigenen Heims. Dies zu erreichen, war, wie bereits erwähnt, auf dem Fischlande nur möglich durch die Erwerbung einer kleinen, ländlichen Besitzstelle. Die Abgeschlossenheit des Fischlandes, die besonders stark ausgeprägte Liebe zur Heimat und die althergebrachte Sitte, vor allem aber die Zufriedenheit mit den wirtschaftlichen Verhältnissen ließen den Gedanken, nach Rostock oder in eine andere Gegend zu verziehen, gar nicht aufkommen.

Die Schifferkinder heirateten fast nur untereinander. Peters sagt hierüber[1]): „Unter den Schifferfamilien Wustrows gibt es gewiß sehr wenige, die nicht miteinander durch Abstammung oder eheliche Verbindung verwandt wären, und daher kommt es, daß jedes Dorf seine vorherrschenden Familiennamen hat, die oft so häufig vorkommen, daß man zur Verständigung den Schiffsnamen mit dem des Kapitäns verbindet, ja nicht selten den Schiffer nach seinem Schiffe nennt.... Diese Heiraten der Schifferkinder sind deswegen ein so wichtiger Hebel des Wohlstandes, weil durch eine solche Heirat nicht nur die Eltern, sondern auch die verwandten Familien des Paares durch Reederei bald den jungen Mann in den Besitz eines Schiffes bringen. So wird er oft noch ganz jung versorgt, kann nicht nur, wenn er glücklich ist, sein Brot für sich und die Seinen erwerben, sondern auch bald imstande sein, anderen Verwandten und Bekannten auf gleiche Weise durch Abnahme von Schiffsparten zu dienen, wozu er herkömmlicherweise gewissermaßen verpflichtet ist."

Die von diesen Seeleuten begründeten, zahlreichen Schifferfamilien mit kleinem bäuerlichen Besitz waren in erster Linie die Träger des durch die Schiffahrt auf dem Fischlande hervorgerufenen Wohlstandes. Die Schiffer hatten im Durchschnitt alle während ihrer aktiven Tätigkeit als Seeleute soviel erübrigt, daß sie mit eintretendem Alter ihre Fahrten aufgeben und in solidem

[1]) Peters a. a. O. S. 85. Ganz ebenso in Blankenese. Vgl. Ehrenberg, Vorzeit von Blankenese S. 51 ff.

Wohlstande auf ihrer Scholle in der Heimat den Rest ihres bewegten gefahrvollen Lebens genießen konnten. Schiffer, die besonders glückliche Fahrten gemacht hatten, haben es sogar bis zu Reichtum gebracht; schon aus dem Ende des 18. Jahrhunderts liegen Nachrichten vor, wonach unter der Schifferbevölkerung des Fischlandes ein Vermögen von mehr als 30000 Talern gar nichts Seltenes war.[1])

Manche der vorwärts strebenden Seeleute brachten es infolge unzureichender persönlicher Befähigung oder ungünstiger wirtschaftlicher Verhältnisse wohl nur bis zum Steuermann. Als solche hatten sie kein eigenes Schiff, sie blieben unselbständig. Die Höhe der Heuer bildete im wesentlichen die Grenze ihres Einkommens, das ihnen aber im Vereine mit den zeitweilig außerordentlich hohen Dividenden ihrer Schiffsparten und dem auch für sie erforderlichen Kleinbesitz während der Blüte der Segelschiffahrt ein gutes Auskommen gewährleistete.

Dasselbe gilt von den Seeleuten, die ihre eigentliche seemännische Laufbahn als Matrosen abschlossen.[2]) Sie wurden vielfach nach längerer Fahrzeit Schiffszimmerleute, Köche, Segelmacher. Die Heuern der Schiffshandwerker standen höher als die der Matrosen, wenn sie auch die der Steuerleute nicht erreichten. Im Alter betrieben diese Seeleute, die schon während ihrer beruflichen Tätigkeit als fahrende Seeleute im Winter sich an der Fischerei beteiligt hatten, vielfach letztere noch zur Ergänzung ihrer in der Schiffahrt erworbenen Ersparnisse.

Während der 8 bis 9 Monate dauernden Fahrzeit verließ fast der ganze männliche Teil der Bewohner seine Heimat. Die Frauen bewirtschafteten mit den Töchtern oder einem Dienstmädchen das kleine zur Büdnerei gehörige Stückchen Land, die ärmeren verschafften sich durch Geflügelzucht u. dgl. kleine Nebenverdienste; sie bedurften bei der außerordentlich einfachen Lebensweise nur verhältnismäßig niedriger Zuschüsse von den Verdiensten ihrer Männer für den Unterhalt während des größten Teils des Jahres. Im Winter lebte der Seemann ganz seiner Familie, er ruhte aus von den Strapazen seiner Fahrten. Auf mancherlei Art suchte er sich Beschäftigung in der kleinen Wirtschaft. In der Lebensweise änderte

[1]) Fabri, Magazin für Staatenkunde 1797, S. 182.

[2]) Kaegbein a. a. O. S. 46—48, führt die durchschnittlichen Heuersätze für mecklenburgische Matrosen von 1829—1883 an.

sich nichts; sie blieb auch bei den steigenden Verdiensten in der Schiffahrt dieselbe, infolge des stark ausgeprägten Sparsamkeitstriebes und der Anspruchslosigkeit der Fischländer. Diese Eigenschaften trugen wesentlich bei zu der im In- und Auslande allgemein anerkannten und geschätzten Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit der Fischländer Seeleute.

**Rückgang der Fischerei.** Die Fischerei war im Beginn dieses Zeitabschnittes immer noch ein bedeutender Nahrungszweig gewesen; je mehr aber die Schiffahrt an Bedeutung gewann, um so geringer wurde die Anzahl der die Fischerei ausübenden Fischländer. Das „Freimütige Abendblatt“ sagt von der Fischerei auf dem Binnensee im Jahre 1832, daß dieselbe ihrer gänzlichen Vernichtung nahe sei, und daß sie „für die Fischländer nur noch insofern von Bedeutung sei, als sie den heimgekehrten Seeleuten Zeitvertreib, mitunter ein Gericht kleiner Fische gewährt, und zu Althagen sich davon ein paar alte Leute kümmerlich ernähren“. Der Rückgang der Fischerei war angeblich eine Folge der in früherer Zeit „zu starken und unverständigen Betreibung“, eine Klage, die stets hervorzutreten pflegt, sobald der Fischereiertrag zurückgeht, auch wenn die eigentlichen Ursachen ganz andere sind.

Ebenso wie für die Binnenseefischerei konstatiert dieselbe Quelle einen starken Rückgang der Ostseefischerei, indem 1832 von den oben erwähnten 13 Reusen-Gesellschaften nur noch 2 bestanden. An die Stelle dieser Betriebsweise war nach und nach eine andere, weniger kostspielige und umfangreiche getreten, die Wadenfischerei, die zeitweilig immerhin einen Teil der Einwohner beschäftigt haben muß. Gegen Ende des Zeitabschnittes aber wurde überhaupt nur noch von einigen ausgedienten Matrosen mit 3 Waden gefischt, weil die Heringe immer seltener geworden waren.[1]) Auch die Räucherhäuser waren längst verfallen; der Fang wurde in der nächsten Umgebung abgesetzt, soweit er nicht auf dem Fischlande selbst konsumiert wurde.

**Landwirtschaft.** Die Landwirtschaft war jetzt auf dem Fischlande durchaus ein Nebenberuf geworden, der sich den Existenzbedingungen des Hauptberufes, der Schiffahrt, anzupassen hatte. Das gilt vorzugsweise von der Besitzverteilung, in der die landwirtschaftlich unselbständigen Nahrungsstellen der herrschende Typus wurden.

[1]) Ein Wall Heringe (80 Stück) 1795: 6 Pfg.; 1884: 75 Pfg. und mehr.

Wie bereits bemerkt, waren im Jahre 1771 bereits 108 kleine Büdnerstellen neben 41 Hauswirten (Bauern) vorhanden; diese Besitzstellen verteilten sich wie folgt:

| Dorf: | Hauswirte: | Büdner: |
|---|---|---|
| Wustrow | 16 | 66 |
| Althagen | 15 | 36 |
| Niehagen | 6 | 6 |
| Barnstorf | 4 | — |
| Zus.: | 41 | 108 |

Durch die zunehmende Bedeutung der Fischländer Schiffahrt wuchs die Nachfrage nach den kleinen Besitzstellen stetig, so daß im Jahre 1842 eine wesentliche Vermehrung derselben notwendig wurde. Zu diesem Zweck wurden 7 Bauern- und 2 Kossätenstellen „gelegt" und das gewonnene Land zu Büdnereien, jede zu 150 Quadratruten, verwendet. Nach erfolgter Regulierung wurden die Büdnereien „auf Erbzins unter Erlegung eines jährlichen Kanons" verkauft. Jeder Bauer erhielt bei dieser Gelegenheit seine von den übrigen Ländereien abgesonderte Hufe zu einer Durchschnittsgröße von 6000 Quadratruten inkl. Wiesen und Weiden und durfte bei Strafe der Absetzung kein Land mehr abtreten.[1])

Die auf diese Weise geschaffenen Büdnerstellen waren bald vergriffen, obgleich ihre Inhaber nicht mehr so günstig gestellt waren wie die der im 18. Jahrhundert angelegten Büdnereien.[2]) Im Jahre 1846 wurde deshalb ein Teil der Barnstorfer Feldmark in Büdnereien von 100 Quadratruten umgewandelt. Durch diese mehrfachen Zerlegungen war im Jahre 1863 die Zahl der bebauten Büdnerstellen auf dem Fischlande auf 362 gestiegen, die bäuerlichen Besitzstellen auf 32 vermindert. Die Hauswirte und Büdner verteilten sich auf die einzelnen Ortschaften folgendermaßen:

| Dorf: | Hauswirte: | Büdner: |
|---|---|---|
| Wustrow | 12 | 245 |
| Barnstorf | 4 | — |
| Althagen | 16 | 85 |
| Niehagen | | 32 |
| Zus.: | 32 | 362 |

**Zunahme der Bevölkerung.** Der Vermehrung der Büdnereien entsprach die Zunahme der Bevölkerung. Im Anfange des 18. Jahr-

[1]) Peters a. a. O. S. 71.
[2]) Balck, Domaniale Verhältnisse I. S. 161 ff.

hunderts scheint die Zahl der Fischländer Familien nicht weit über 100 gewesen zu sein.[1]) In den ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts setzte dann eine Zunahme ein, die in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts durch die Ausbreitung der Berufsschiffahrt größeren Umfang annahm; gegen Ende des 18. Jahrhunderts hatte das kleine Land angeblich bereits die außerordentlich starke Bevölkerungszahl von etwa 1500 Einwohnern, was allerdings wohl eine etwas hochgegriffene Schätzung gewesen sein wird.[2]) Dann ist die Bevölkerung bis zum Jahre 1875 folgendermaßen gewachsen:

Bevölkerungs-Dichtigkeit auf dem Fischlande von 1834 bis 1875.

| 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. | 9. | 10. | 11. | 12. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ortschaft, resp. Land | Feldmark qkm | Bevölkerungszahlen | | | | | Seelenzahl pro qkm | | | | |
| | | 1834 | 1850 | 1860 | 1871 | 1875 | 1834 | 1850 | 1860 | 1871 | 1875 |
| Wustrow . | 6,2 | 972 | 1 044 | 1 210 | 1 104 | 1 183 | 157 | 168 | 195 | 178 | 190 |
| Barnstorf . | 0,6 | 25 | 31 | 29 | 28 | 22 | 42 | 52 | 48 | 47 | 37 |
| Althagen . | 1,8 | 419 | 440 | 471 | 419 | 414 | 232 | 244 | 262 | 232 | 230 |
| Niehagen . | 1,1 | 155 | 158 | 174 | 148 | 159 | 141 | 144 | 158 | 135 | 145 |
| Fischland . | 9,7 | 1 571 | 1 673 | 1 884 | 1 699 | 1 778 | 162 | 172 | 194 | 175 | 183 |
| Domanium . | 5592,61 | 171 903 | 199 540 | 206 314 | 201 829 | 198 138 | 30,7 | 35,6 | 36,8 | 36,1 | 35,4 |

Von 1834[3]) auf 1850[4]) und weiter auf 1860[5]) wächst die Bevölkerung ohne Unterbrechung; 1871 erfolgt ein kleiner Rückschlag; bis 1875 steigt die Einwohnerzahl wieder. Indes ist auf diese Unterbrechung der Aufwärtsbewegung kein besonderes Gewicht zu legen, da die Angaben über den Bestand der Bevölkerung aus den 60er und dem Anfange der 70er Jahre durchaus anormale Schwan-

[1]) Peters a. a. O. S. 61.

[2]) Neue Monatsschrift von und für Mecklenburg 1795, IV, S. 161—166. — Fabri a. a. O. S. 181.

[3]) Die Bevölkerungszahlen für 1834 sind Hempel's Handbuch (1842) S. 336 und 389 entnommen.

[4]) Die Bevölkerungszahlen stammen aus dem Meckl. Gemeinnütz. Archiv 1851, S. 349—369.

[5]) Die Zahlen für 60, 71, 75 finden sich in den Beiträgen zur Statistik Mecklenburgs.

kungen aufweisen, die wohl mit vorübergehender Abwesenheit von Seeleuten zusammenhängen mögen.[1])

Im wesentlichen ist die Bevölkerung während der 15 Jahre offenbar stabil geblieben; der Bevölkerungszuwachs, der so charakteristisch ist für das 18te und die ersten zwei Drittel des 19. Jahrhunderts, war bereits ins Stocken geraten.

Charakteristisch für die Bevölkerung des Fischlandes ist auch die sich aus der Tabelle ergebende Dichtigkeit derselben. Schon im Jahre 1834 hatte das Fischland die ganz außerordentliche Dichtigkeit von 162 Einwohnern pro Quadratkilometer erreicht; im Jahre 1860 kamen sogar 194 Einwohner auf 1 qkm; die Dichtigkeit hatte sich in allen Ortschaften — mit Ausnahme Barnstorfs — wesentlich verstärkt. Ein Vergleich der Bevölkerungsdichtigkeit der Fischländer Ortschaften mit der entsprechenden Dichtigkeit des übrigen Domaniums zeigt die hervorragende Stärke der Bevölkerung des Schifferlandes; sie war mehr als fünfmal so stark wie im übrigen Domanium.

**Ergebnis der Blütejahre.** Der durch die Fischerei hervorgerufene und mit ihrer zunehmenden Bedeutung sich weiter entwickelnde aktive maritime Charakter der Bevölkerung mußte durch die außerordentlich schnelle und glanzvolle Entwicklung des Schifffahrtsbetriebes zur schärfsten Ausbildung gelangen; das Fischland mit seinen Bewohnern war während der 100jährigen Blütezeit der Segelschiffahrt das Muster einer gesunden aktiven maritimen Küstenbevölkerung.

Die Ursachen dieser glücklichen wirtschaftlichen Entwicklung sollen hier noch einmal hervorgehoben werden:

I. Primäre Ursachen. 1. die Blüte der Fischerei als Vorstufe für den Schifffahrtsbetrieb;

[1]) Schwankungen von 1860—1875.

| Ortschaft | Bevölkerungszahlen | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1860 | 1861 | 1862 | 1866 | 1867 | 1871 | 1875 |
| Wustrow . . . . . | 1210 | 1168 | 1149 | 1212 | 1054 | 1104 | 1183 |
| Barnstorf . . . . . | 29 | 30 | 27 | 30 | 29 | 28 | 22 |
| Althagen . . . . . | 471 | 463 | 473 | 475 | 398 | 419 | 414 |
| Niehagen . . . . . | 174 | 179 | 178 | 176 | 144 | 148 | 159 |
| Fischland . . . . . | 1884 | 1840 | 1827 | 1893 | 1625 | 1699 | 1778 |

2. die Verbindung aktiver maritimer Berufstätigkeiten mit der Landwirtschaft durch die zweckentsprechende Besitzverteilung;

II. Sekundäre Ursachen. 1. der familiäre und volkstümliche Charakter der Partenreederei;

2. die sittlichen Eigenschaften der Bewohner, besonders der starke Unternehmungsgeist und die hervorragende Tüchtigkeit im Seemannsberuf.

Das Ergebnis dieser bedeutsamen Entwicklung besteht darin, daß auf dem Fischlande eine weit über den Durchschnitt hinausgehende, auch die Erwartung auf Grund der natürlichen Vorbedingungen stark übersteigende Bevölkerung wohnte, ferner daß diese zahlreiche Bevölkerung sich eines wachsenden Wohlstandes erfreute während der ganzen mehr als hundertjährigen Dauer dieser Periode.

## III. Der gegenwärtige Zustand.

**Die Schiffahrtsverhältnisse.** In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vollzogen sich tiefgreifende Umgestaltungen in der gesamten Reederei und Schiffahrt. Während die deutsche Nordseereederei sich eines großartigen Aufschwunges zu erfreuen hatte, geriet die Ostseereederei in schwere Bedrängnisse, aus denen sie sich bisher nicht hat erholen können. Deutschland hatte bis zur Mitte des Jahrhunderts mehr Korn ausgeführt als eingeführt; innerhalb der folgenden Jahrzehnte begann sich dies zu ändern, und seit 1875 findet regelmäßig eine bedeutende Mehreinfuhr von Korn statt. Bis 1880 führte allerdings der Osten noch Korn und Holz aus, während der Westen bereits Korn einführte; als dann aber Deutschland immer mehr die ostdeutschen Ausfuhrwaren selbst absorbierte, überdies i. J. 1879 ein Schutzzoll auf diese Waren gelegt wurde, hörte dieser für die Ostseeschiffahrt wichtigste Verkehrszweig auf.[1])

Vor allem aber wurden die großen technischen Umwälzungen auf dem Gebiete des Schiffsbaues verhängnisvoll für die Ostseeschiffahrt. Während die Nordseereederei, dem Vorbilde Englands folgend, den Übergang vom hölzernen zum eisernen, von diesem zum stählernen, vom kleineren zum größeren Segelschiff, vor

[1]) Fitger, Wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt S. 14—16.

allem aber den entscheidenden Schritt vom Segelschiff zum Dampfer sehr bald mitmachte, blieb die Ostseereederei zunächst in der Hauptsache beim hölzernen Segelschiff.

Der Verzweiflungskampf der älteren Segler gegen die Dampfer mußte mit einer vernichtenden Niederlage der ersteren enden. Im Jahre 1875 hatte die deutsche Seglerflotte der Ostsee mit 1985 Schiffen von 438366 Tonnen Gehalt ihren höchsten Stand erreicht; seitdem ist sie ohne Unterbrechung zurückgegangen und bestand im Jahre 1900 nur noch aus 397 Schiffen mit 38721 Tonnen (das ist der dreizehnte Teil der Nordsee-Seglerflotte im gleichen Jahre).[1]) Die Rostocker Segelschiffahrt hatte schon 1870 ihren Höhepunkt erreicht mit 372 Schiffen von 102933 Reg.-Tonnen; sie erhielt sich bis 1880 ungefähr auf gleicher Höhe (335 Schiffe, 100517 Reg.-Tonnen), seitdem aber trat auch in ihr der unvermeidliche Rückgang ein, der immer mehr den Charakter des Verfalls annahm.[2])

Die Fischländer Schiffahrt stand, wie wir wissen, mit der Rostocker in den engsten Beziehungen; auch ihr wurde durch deren Verfall der Todesstoß versetzt. Schon gegen Ende der Blütejahre, als die Segelschiffe immer größer gebaut wurden,[3]) waren die Fischländer Schiffer in steigendem Maße von ihren Korrespondentreedern abhängig geworden, wobei auch die Entwicklung des Nachrichtenverkehrs (hauptsächlich der Telegraphie) mitwirkte, indem sie es dem Korrespondentreeder ermöglichte, über die Verwendung des Schiffes beliebig zu verfügen, während bis dahin der Kapitän die wichtigste Person dafür gewesen war. Als nun die alten Segler durch die Konkurrenz der Dampfer und größeren eisernen Segelschiffe nicht mehr rentierten, drangen die Korrespondentreeder vielfach auf den Verkauf des Schiffes; die Schiffer übernahmen dann, um dies zu verhüten, oft noch Parten anderer Reeder und schoben so den später doch eintretenden Verkauf hinaus, der zumeist mit Verlust geschah. Auf diese Weise und durch das Fallieren Rostocker Firmen ist der Wohlstand mancher angesehenen Schifferfamilien zerstört worden. Andere Schiffer, das unvermeidliche Schicksal der einheimischen Segelschiffahrt klar vor Augen sehend, lösten zu rechter Zeit ihre

---

[1]) Fitger a. a. O. S. 16.

[2]) Kaegbein a. a. O. S. 9—11.

[3]) Das Anwachsen der größeren und das Zurückgehen der kleineren Schiffstypen ist namentlich seit 1851 deutlich erkennbar. Seit Ende der 60er Jahre hatten von allen Schiffsgattungen der Rostocker Segelschiffe die Barken den größten Anteil am Gesamtraumgehalt. Vgl. Kaegbein S. 26, 27.

Beziehungen zu dieser und retteten auf solche Weise einen Teil ihres Wohlstandes. Im allgemeinen aber hielten die Kapitäne und auch manche Gruppen der Handwerkerreeder, die mit ihrer ganzen Existenz zu sehr an der Segelschiffahrt interessiert waren, am Althergebrachten fest. Es fehlte bei dem schlechten Stande der alten Segelschiffahrt und dem Mißtrauen der Segelschiffer gegen die Dampfer der Unternehmungsgeist zu neuen, dem modernen Schifffahrtsbetriebe entsprechenden Unternehmungen; auch fehlten den Reedern nach den erlittenen Verlusten die Mittel zur Beteiligung an Schiffahrts-Unternehmungen. Selbstverständlich hörte auch der Bau neuer Segelschiffe auf; von den alten wurde eins nach dem anderen verkauft, und gegenwärtig ist kein einziges Segelschiff mehr Eigentum der Fischländer in der Weise, wie es früher der Fall gewesen war.

**Die seemännische Bevölkerung.** Das traurige Ende des selbständigen Schiffahrtsbetriebes konnte natürlich nicht ohne Wirkung auf die gesamte Bevölkerung des Fischlandes bleiben.

Mit der Volkszählung vom Jahre 1880, also gleichzeitig mit dem Rückgang der Rostocker Reederei, beginnt der dauernde Rückgang der Bevölkerungszahlen in den drei größeren, für die seemännische Bevölkerung in Betracht kommenden Ortschaften.

Bevölkerungs-Dichtigkeit auf dem Fischlande seit 1875.

| Ortschaft resp. Land | Feldmark qkm | Bevölkerungszahlen 1875 | 1880 | 1885 | 1890 | 1895 | Seelenzahl pro qkm 1875 | 1880 | 1885 | 1890 | 1895 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wustrow. . | 6,2 | 1 183 | 1 152 | 1 139 | 1 052 | 1 026 | 190 | 186 | 184 | 170 | 165 |
| Barnstorf . | 0,6 | 22 | 23 | 26 | 25 | 20 | 37 | 38 | 43 | 42 | 33 |
| Althagen. . | 1,8 | 414 | 411 | 385 | 375 | 344 | 230 | 228 | 214 | 208 | 191 |
| Niehagen . | 1,1 | 159 | 148 | 148 | 139 | 153 | 145 | 135 | 135 | 126 | 139 |
| Fischland . | 9,7 | 1 778 | 1 734 | 1 698 | 1 591 | 1 543 | 183 | 179 | 175 | 164 | 159 |
| Domanium . | 5592,61 | 198 138 | 194 315 | 191 726 | 191 195 | 192 250 | 35,4 | 34,7 | 34,3 | 34,2 | 34,4 |

Ebenso nimmt natürlich die Dichtigkeit konstant ab; in dem zwanzigjährigen Zeitraume von 1875—1895 sinkt sie ziemlich gleichmäßig in den drei Schifferdörfern (außer in Niehagen von 1890 auf 1895); auf dem gesamten Fischlande von 183 auf 159 Seelen pro Quadratkilometer oder um 13 Proz. Wenn auch im übrigen Domanium die Dichtigkeit der Bevölkerung ebenfalls abnimmt, so hat die Ab-

nahme doch längst dort nicht solche Ausdehnung erlangt (1875—1895: 2,9 Proz.), wie seit dem Niedergange der selbständigen Segelschifffahrt auf dem Fischlande. Trotz dieser starken Abnahme ist die Dichtigkeit der Fischländer Bevölkerung immer noch eine außergewöhnlich hohe geblieben.

Daß bei den ungünstigen Schiffahrtsverhältnissen der Wohlstand des Fischlandes abnehmen mußte, ist selbstverständlich. Viele Kapitalien, die in Segelschiffen angelegt waren, sind verloren gegangen. Die niedrigen Heuern der Schiffsmannschaft in den 80er Jahren, die etwa um 25 Proz. gesunken waren, haben nur ein schweres Auskommen ermöglicht. So hat sich denn die wirtschaftliche Lage der gesamten seemännischen Bevölkerung bedeutend verschlechtert. Leider fehlt es aber gänzlich an Material, um diesen Rückgang ziffermäßig festzustellen.

Wenn sich, trotz der ungünstigen Reederei- und Schiffahrtsverhältnisse, bis auf die Gegenwart der aktive maritime Charakter der Fischländer Bevölkerung erhalten hat, so müssen hierfür ganz besondere Ursachen gewirkt haben.

Während der Blütejahre der Segelschiffahrt konnte, wie wir sahen, von einer Berufswahl des männlichen Nachwuchses nicht die Rede sein. Auch nachher blieben die Fischländer dem Berufe ihrer Väter getreu; aber mit zunehmender Intensität des landwirtschaftlichen Betriebes und infolge der Neugestaltung der Schiffahrt in den letzten 25 Jahren zogen sich zunächst die größeren Besitzer, die Erbpächter, immer mehr von der direkten Beteiligung an der Schiffahrt zurück; waren früher auch sie durchweg in jungen Jahren Seeleute gewesen, so trifft dies heute nur noch ganz vereinzelt zu (besonders in Alt- und Niehagen). Im ganzen ist der Zusammenhang der Inhaber der größeren Besitzstellen mit der Schiffahrt als gelöst zu betrachten; die vom Fischlande stammenden Seeleute sind nur noch Söhne der zahlreichen Büdner.

Im übrigen geben uns über die Berufswahl der Knaben des größten Dorfes Wustrow in den letzten 42 Jahren die folgenden Tabellen Aufschluß; für die Beschaffung des ihnen zugrunde liegenden Materials sind wir dem Herrn Kantor Danckert, Wustrow zu großem Danke verpflichtet.

(Siehe Tabelle S. 188.)

Spalte 4 gibt den Prozentsatz an Seeleuten unter den jährlichen Konfirmanden seit 1862 an, immer 5 Jahre zusammengefaßt. Während bis 1865 noch sämtliche Konfirmanden Seeleute wurden,

nahm deren Anteil mit einer kurzen Unterbrechung (von 1875 bis 1880) konstant ab und wies in der Periode 1896—1900 den niedrigsten Prozentsatz (35 Proz.) auf. Seit 1901 steigt die Zahl der Seeleute wieder.

Seeleute unter den Konfirmanden in Wustrow 1862—1903.

| 1. | 2. | 3. | 4. |
|---|---|---|---|
| Jahr | Konfirmanden | Davon Seeleute | |
| | | Kopfzahl | % |
| 1862 | 14 | 14 | |
| 1863 | 9 | 9 | 100 |
| 1864 | 16 | 16 | |
| 1865 | 3 | 3 | |
| 1866 | 11 | 9 | |
| 1867 | 7 | 7 | |
| 1868 | 6 | 5 | 81 |
| 1869 | 4 | 3 | |
| 1870 | 9 | 6 | |
| 1871 | 10 | 5 | |
| 1872 | 14 | 11 | |
| 1873 | 5 | 4 | 74 |
| 1874 | 8 | 7 | |
| 1875 | 2 | 2 | |
| 1876 | 7 | 6 | |
| 1877 | 5 | 5 | |
| 1878 | 9 | 8 | 85 |
| 1879 | 7 | 6 | |
| 1880 | 6 | 4 | |
| 1881 | 12 | 8 | 74 |
| 1882 | 10 | 8 | |
| 1883 | 12 | 9 | |
| 1884 | 6 | 5 | 74 |
| 1885 | 6 | 4 | |
| 1886 | 8 | 6 | |
| 1887 | 8 | 5 | |
| 1888 | 10 | 4 | 65 |
| 1889 | 16 | 11 | |
| 1890 | 9 | 7 | |
| 1891 | 11 | 8 | |
| 1892 | 11 | 6 | |
| 1893 | 6 | 3 | 52 |
| 1894 | 11 | 5 | |
| 1895 | 7 | 2 | |
| 1896 | 4 | 2 | |
| 1897 | 4 | 1 | |
| 1898 | 5 | 1 | 35 |
| 1899 | 9 | 4 | |
| 1900 | 4 | 1 | |
| 1901 | 7 | 4 | |
| 1902 | 8 | 4 | 70 |
| 1903 | 8 | 8 | |

Bilden wir, weniger streng schematisch, mehr nach der Zusammengehörigkeit der Jahre, etwas größere Perioden als die fünfjährigen der Tabelle, so ergibt sich, daß in den 60er Jahren noch fast alle konfirmierten Knaben zur See gingen, so wie es während der Blütejahre der Segelschiffahrt die Regel war. In den drei ersten Jahren des achten Jahrzehnts traten schon andere Berufe mehrfach auf, verschwanden jedoch wieder fast ganz in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts; von 1870—1879 machten die Seeleute noch 80 Proz. der Konfirmanden aus. Während der 80er und Anfang der 90er Jahre traten in jedem Jahre neben dem Seemannsberuf auch andere Berufe auf; die den Seemannsberuf erwählenden Knaben

waren indes noch mit Ausnahme eines Jahres (1888) stets die Mehrzahl, durchschnittlich 68 Proz. Seit dem Jahre 1893 aber kehrte sich das Verhältnis um; bis 1900 wurden jährlich weniger Seeleute (nur 38 Proz. durchschnittlich) als Gewerbetreibende, Landwirte, Lehrer und Soldaten. In den letzten drei Jahren seit 1901 steigt der Prozentsatz wieder auf durchschnittlich 70 Proz.; im letzten Jahre wurden sogar sämtliche konfirmierte Knaben Seeleute.

Bis auf die 90er Jahre ist also stets die Mehrzahl der Konfirmanden zur See gegangen, — ein Beweis, wie tief und fest der Trieb zum Seemannsberuf in der Fischländer Bevölkerung wurzelt, trotz des Rückgangs der alten Fischländer Schiffahrt.

Der Beruf der Konfirmanden, die nicht Seeleute wurden, geht aus der folgenden Tabelle hervor:

Beruf der Konfirmanden, die nicht Seeleute wurden (1866—1903); Wustrow.

| 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. | 9. | 10. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Zeitraum | Studium, Lehrer, Beamte | Kaufmann | Landwirt | Klein-Gewerbe | Musik | Soldat, Marine | Hausknecht, Diener, Arbeiter | Zus. | ohne Beruf |
| 1866—1870 | 2 | 1 | 2 | 1 | — | — | 1 | 7 | — |
| 1871—1875 | 3 | 2 | 1 | 2 | — | — | — | 8 | 2 |
| 1876—1880 | 1 | — | 3 | 1 | — | — | — | 5 | — |
| 1881—1885 | — | 1 | — | 8 | — | — | — | 9 | 3 |
| 1886—1890 | — | 6 | 2 | 7 | 1 | 2 | — | 18 | — |
| 1891—1895 | — | 2 | 3 | 13 | 1 | 1 | — | 20 | 2 |
| 1896—1900 | 1 | 3 | 2 | 6 | 1 | 3 | 1 | 17 | — |
| 1901—1903 | 1 | — | — | 4 | — | 1 | 1 | 7 | — |
| 1866—1903 | 8 | 15 | 13 | 42 | 3 | 7 | 3 | 91 | 7 |

Bei weitem die meisten dieser Knaben wurden Kleingewerbetreibende (42), Kaufleute (15) und Landwirte (13). Auffallend ist, daß während der ganzen Periode nur einer „Arbeiter“ wurde und daß 7 sogleich zum Militär und zur Marine gingen. Von den 7 Knaben „ohne Beruf“ starben 2 im folgenden Jahre, 2 waren kränklich und von 3 ist der künftige Beruf nicht ermittelt worden.

Um von der gegenwärtigen seemännischen Bevölkerung ein Bild zu bekommen, wurden Umfragen veranstaltet, deren Beantwortung wir dem bereitwilligen Entgegenkommen namentlich des Herrn Schiffer und Vogt a. D. Voß, Wustrow, und des Herrn Schulze und Erbpächter Niemann, Althagen, verdanken. Hiernach

ergibt sich folgender Bestand der seemännischen Bevölkerung auf dem Fischlande:

Die seemännische Bevölkerung des Fischlandes im Jahre 1903.

| 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. | 9. | 10. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ortschaft | Seeleute überhaupt | Fahrende Seeleute | | | Nicht mehr fahrende Seeleute | | | Seemannswitwen (Büdnereien) | Büdnereien in seemännischem Besitz |
| | | Büdner | Nicht-Büdner[1]) | Zusammen | Büdner | Nicht-Büdner | Zusammen | | |
| Wustrow . . . | 206 | 23 | 102 | 125 | 72 | 9 | 81 | 50 | 145 |
| Alt-u.Niehagen[2]) | 64 | ca. 8 | ca. 33 | 41 | 48 | ? | ? | ? | ca. 56 |
| Fischland . . | 270 | ca. 31 | ca. 135 | 166 | 120 | ? | ? | ? | ca. 200 |

In Wustrow, der bedeutendsten Ortschaft des Fischlandes, hat sich der seemännische Charakter noch in besonders starkem Maße erhalten. Die seemännische Bevölkerung setzt sich hier wie in den anderen Ortschaften zusammen aus den jüngeren, jetzt noch fahrenden, und den alten, nicht mehr fahrenden Seeleuten und deren Angehörigen. Die Gesamtzahl aller Seeleute ist 206, von diesen fahren noch 125 [23 Schiffer, 59 Steuerleute (Offiziere), davon 29 verheiratet; 10 verheiratete Matrosen (inkl. Schiffshandwerker) und 17 unverheiratete; 16 Leichtmatrosen und Jungen]. — Da das Wohnen auf dem Fischlande nicht mehr wie früher von dem Besitz einer kleinen Büdnerei oder einer anderen Besitzstelle abhängig ist, so wohnt bei weitem der größte Teil dieser fahrenden Seeleute, auch der verheirateten 62 Seeleute, zur Miete; nur noch 23 derselben sind, solange sie selbst fahren, Büdner (10 Schiffer, 7 Steuerleute, 6 Matrosen) — eine äußerst geringe Zahl im Vergleich zu früher, als jeder verheiratete Seemann eine Büdnerei besaß.

Bei weitem der größte Teil der sich in seemännischem Besitz befindenden Büdnereien (145) ist in den Händen der älteren, nicht mehr fahrenden Seeleute (72) und der Witwen derselben (50).

[1]) Nicht-Büdner sind entweder Einlieger oder unverheiratete Seeleute, die zumeist bei den Eltern wohnen.

[2]) Die Ungenauigkeit in Sp. 3 u. 4 kann nur wenige Einheiten betragen. Die unbekannte Zahl in Sp. 7 (weiter in 8) liegt nach Schätzung zwischen 1 u. 5. Die unbekannte Zahl in Sp. 9 oder auch ein Näherungswert konnte nicht ermittelt werden.

Ähnlich steht es mit der seemännischen Bevölkerung in Alt- und Niehagen. Von 64 Seeleuten aus beiden Dörfern fahren noch 41 (5 Schiffer, 18 Steuerleute, 3 verheiratete und 15 unverheiratete Matrosen). Von (mindestens) 56 Büdnereien in seemännischem Besitz sind 48 in den Händen der älteren, nicht mehr fahrenden Seeleute; also auch hier das starke Überwiegen des Büdnerbesitztums bei dem dauernd ansässigen Teil der seemännischen Bevölkerung. Wenn die Zahlenangaben für die beiden letztgenannten Ortschaften infolge der Beschaffenheit des Materials auch nicht ganz vollständig sind, so gewähren sie doch im allgemeinen einen Anhalt und werden durch die über Wustrow angegebenen in gewisser Hinsicht bestätigt.

Barnstorf, das niemals kleine Büdnereien hatte und demgemäß stets überwiegend agrarischen Charakter, kommt für die seemännische Bevölkerung des Fischlandes in der Gegenwart überhaupt nicht mehr in Betracht.

Der Rückgang der Segelschiffahrt mußte eine Abnahme der Seeleute auf dem Fischlande zur Folge haben; es ist freudig zu begrüßen, daß trotz des fast gänzlichen Aufhörens der deutschen Ostsee-Segelschiffahrt und der allgemein ungünstigen Schiffahrtsjahre sich der für das kleine Küstenland recht ansehnliche Bestand von 270 Seeleuten erhalten hat. Von diesen fahren jetzt allerdings nur noch 166 Seeleute; die alten Seeleute kommen für die gegenwärtige Schiffahrt nicht mehr in Betracht, sie bilden aber noch einen den Charakter der ganzen Bevölkerung wesentlich mitbestimmenden Faktor.

Während von den im Jahre 1863 bebauten Büdnereien noch fast alle im Besitz von Seeleuten waren, hat sich dies jetzt geändert; im Jahre 1903 waren von den 378 Büdnereien auf dem ganzen Fischlande[1]) nur noch ca. 200 oder wenig mehr in seemännischem Besitz und von diesen nur noch 30—35 in den Händen fahrender Seeleute. Die nicht mehr fahrenden älteren Seeleute, zumeist Schiffer und Steuerleute, bewirtschaften zum größten Teil nur ihre kleine Büdnerei; nur wenige haben noch eine besondere Nebenbeschäftigung. Der Besitz einer kleinen Büdnerei bringt auch jetzt diesen älteren Seeleuten immerhin Nutzen, wenn der Besitzer mit seiner Familie die Arbeit selbst besorgen kann. Bei Haltung einer Kuh und eines Schweines schätzt man den Ertrag auf 250—300 Mk. Gewiß kommen auch Fälle vor, in denen eine Schifferfamilie völlig

[1]) Beiträge zur Statistik Mecklenburgs 13; 1. 1. 1897.

verarmt ist, und der Schiffer durch untergeordnete Berufstätigkeiten (z. B. Verkauf von Fischen) sich und die Seinen kümmerlich ernährt; auch gehen ältere Steuerleute und Matrosen zeitweise auf Tagelohn und beschäftigen sich etwas mit Fischerei. Doch sind dies, wenigstens bei früheren Schiffern, nur Ausnahmen; der Regel nach zehren die alten Seeleute noch von ihrem früheren Wohlstande.

Die in der neueren Schiffahrt tätigen jüngeren Seeleute, von denen etwa die Hälfte verheiratet ist, haben, wie wir sahen, größtenteils keine eigene Büdnerei mehr; der Gewinn aus der Bewirtschaftung einer solchen kleinen Besitzstelle wird jetzt meist als zu gering betrachtet; der Seemann ist jetzt nämlich meist dauernd abwesend; deshalb müßte zur Bewirtschaftung der Büdnerei fremde Hilfe hinzugezogen werden, was den Nutzen aufzehren würde.

Diese Trennung der seemännischen Berufstätigkeit von dem Betriebe einer kleinen Büdnerei hängt zusammen mit der ganzen Gestaltung des modernen Schiffahrtsbetriebes. Die Fischländer, die jetzt auf den Dampfern und großen Segelschiffen der verschiedensten deutschen Reedereiplätze (Stettin, Rostock, Wismar, Kiel, Flensburg, Lübeck, besonders Hamburg) alle Meere der Erde befahren, kehren nicht mehr im Herbst in ihre Heimat zurück. Ihr Aufenthalt in der Heimat richtet sich vielmehr ganz nach den sich mitunter über Jahre hinaus erstreckenden weiten und vielfach kurz aufeinander folgenden Reisen.[1])

Infolge der jetzt wieder relativ guten Verdienste der Fischländer Seeleute und ihrer bereits früher hervorgehobenen Sparsamkeit ist vielen der Leute ein gutes Auskommen gewährleistet.[2]) Der anfangs

[1]) Die Hamburg-Amerika-Linie entnimmt einen Teil ihrer ständigen Mannschaften ländlichen Bezirken Mecklenburgs und Pommerns, wo die Leute ansässig sind, und die Frau und die Familienmitglieder ihr kleines Anwesen bewirtschaften. Die Gesellschaft begünstigt die Anstellung solcher Leute und sucht ihnen auch nach Möglichkeit ihr Familienleben und die Lust am Dienst dadurch zu erhalten, daß sie diese Leute abwechselnd zwischen den regelmäßigen Reisen für die ganze Dauer des Aufenthaltes der Dampfer auf der Elbe in die Heimat beurlaubt und ihnen damit mehr freie Zeit gibt, als sie ihren übrigen Mannschaften gewähren kann. — Die große Flotte der Leichter und Flußschiffe der Hamburg-Amerika-Linie, die auf der Elbe tätig sind, hat seit Jahren überwiegend mecklenburgische Mannschaft. (Schriften des Vereins für Sozialpolitik: Thiess, Seeschiffahrt und bäuerliche Bevölkerung, S. 293.)

[2]) Die Monatsheuer eines Vollmatrosen hatte nach den vom Kaiserl. Statistischen Amt berechneten Durchschnitten für die 7 Einzelreviere des deutschen Küstengebietes, die im wesentlichen für die Fischländer in Betracht kommen, im Jahre 1899 bereits wieder fast die Höhe von 1874 erreicht. (1874 Heuer bei freier Be-

stark hervortretende Mangel an Segelschiffen zur Ausbildung des Nachwuchses ist durch gemeinnützige Bestrebungen für die Nordsee verringert worden, während für die Ostsee allerdings solche Einrichtungen noch gänzlich fehlen, somit die jungen Leute der heimischen Schiffahrt meist entfremdet werden.

In der Matrosenzeit können alle Seeleute die für den Besuch der Steuermannsschule und das Examen erforderlichen Kosten aufbringen, so daß auch die Söhne ganz Unbemittelter ihre Laufbahn nicht mehr als Matrosen abschließen müssen, wie dies früher vielfach der Fall war. Die in Wustrow seit 1846 bestehende Navigationsschule [1]) ermöglicht dem Fischländer Matrosen den Besuch derselben und die Erlangung des Steuermannspatentes unter besonders günstigen Umständen, da der junge Seemann während des Kursus bei seinen Angehörigen wohnt und nicht für seinen Unterhalt zu sorgen braucht.

Während der Fahrzeit als Steuermann vollends bietet den Seeleuten das Zurücklegen der zur Schifferprüfung erforderlichen Summe keine Schwierigkeit mehr. Die Beteiligung an der Reederei in der alten Weise hat natürlich fast ganz aufgehört. Hat der Fischländer Seemann sein Schifferpatent erlangt, so kommt er regelmäßig in die höheren Offizierstellen auf zumeist großen Dampfern und Segelschiffen der großen Reedereien und gelangt bei eintretender Vakanz und anerkannter Tüchtigkeit in die leitende und verantwortungsvolle Stellung eines Kapitäns. Der Verdienst eines ersten Steuermanns auf größeren Schiffen ist heute 2000—2400 Mk., auf kleineren 500—1800 Mk.; dazu kommen die Einnahmen für Extrastunden, Sonntagsarbeit usw. Die Kapitäne beziehen zum Teil ein bedeutend höheres Gehalt, das nach der Größe der Schiffe, der Reedereien, den Fahrten usw. natürlich sehr verschieden ist. Wurden die bedeutenden Ersparnisse in früherer Zeit zur Erwerbung neuer Schiffsparte verwendet, so werden die heute allerdings meist viel kleineren Ersparnisse auf die Bank gebracht — eine, wenn auch nicht so gewinnbringende und volkswirtschaftlich nicht so produktive, so doch unvergleichlich sicherere Anlage des Kapitals.

Wenn auch die Lebensweise der Fischländer Seeleute nicht mehr die außerordentlich einfache geblieben ist, wie wir sie aus der

köstigung 57,93 Mk., 1899: 57,70 Mk.). 1881 betrug sie nur 43,13 Mk. (tiefster Stand), 1886: 45,01 Mk., 1890: 56.49 Mk., 1895: 51,47 Mk. (Fitger, S. 149.)

[1]) Vor etwa 20 Jahren waren die Schüler der Navigationsschule allerdings fast alle Einheimische, in den letzten 5 Jahren waren dies nur noch durchschnittlich 67 Proz.

Segelschiffahrtszeit kennen, so unterscheidet sie sich doch noch rühmlichst von derjenigen vieler in den großen Städten wohnenden Seeleute. Diese verhältnismäßige Einfachheit der Lebensführung, das noch immer vorhandene Solidaritätsgefühl der Bewohner infolge der Abgeschlossenheit des schmalen Küstenstriches und die niedrigen Wohnungspreise setzen auch den der neueren Schiffahrt dienenden Fischländer Seemann in den Stand, für sein Alter zu sparen und nach beendigten Fahrten in der Heimat auf dem ererbten oder mit dem Verdienst erkauften kleinen ländlichen Besitz das Ende seiner Tage zu erwarten.

Wenn also auch die Lage der einzelnen Fischländer Seeleute nicht als schlecht bezeichnet werden kann, so ist doch der alte Wohlstand aus den Jahren der Segelschiffahrt längst nicht wieder erreicht, und es ist den Seeleuten der frühere Nahrungsquell in der Heimat selbst größtenteils entzogen.

**Vergleich mit anderen Teilen der deutschen Ostseeküste.** Um zu ermitteln, inwieweit die geschilderten Verhältnisse mit denen anderer Teile der Ostseeküste Deutschlands übereinstimmen, wollen wir die unser Thema berührenden Ergebnisse der Untersuchung kurz wiedergeben, welche der Verein für Sozialpolitik über „die Lage der in der Schiffahrt beschäftigten Arbeiter“ kürzlich angestellt hat.[1])

In dem sich an Mecklenburg anschließenden westlichen Teil Pommerns,[2]) in der Gegend von Barth insbesondere, „findet sich noch eine ebenso rege Beteiligung der ländlichen Bevölkerung an der Schiffahrt wie auf dem Fischlande“. Auch am Haff und dem übrigen Teil der westlichen Küste wohnen viele Seeleute, deren Frau, Kinder und Angehörige „ein kleines Anwesen“ bewirtschaften, aus dem zum guten Teil der Unterhalt gedeckt wird; von der Heuer wird vielfach zurückgelegt für das Alter, und so kommen diese Leute nicht selten zu bescheidenem Wohlstande. Ein anderer Teil hat nur Pachtland; diese Leute leben von der Hand in den Mund; dennoch sollen sie besser gestellt sein als die Landarbeiter. Die Frauen und Kinder mancher Seeleute verdienen mitunter nicht unbedeutend durch Beerenlesen, im übrigen aber sind sie nur in der

[1]) Schriften des Vereins für Sozialpolitik: Die Lage der in der Schiffahrt beschäftigten Arbeiter 1903, Bd. II, S. 293—304. Vgl. auch Bd. I: Die Abhandlungen über die einzelnen Ostsee-Küstendistrikte.

[2]) Küstenstriche am Saaler-, Bodstedter-, Barther-Bodden, am Grabow und an der offenen Ostsee.

Landwirtschaft tätig. Die Angehörigen der Berufsgenossen in der Stadt (besonders Stettin) dagegen müssen mitverdienen helfen (durch Plätten, Nähen, Waschen, Zeitungtragen, Aufwartung usw.); vielfach sind, wegen der zu teuren Lebenshaltung, solche Seeleute von dort wieder fortgezogen. In Bezug auf diesen Küstenstrich wird mitgeteilt, daß „das Sinnen und Trachten ordentlicher Seemannsfamilien auf den Erwerb einer kleinen Wirtschaft gerichtet ist", auf der sie ihre alten Tage sorglos verbringen können. — Auf Rügen hat die Schiffahrt keine Bedeutung mehr für die Bevölkerung wegen der Seebäder-Entwicklung. — In der Odergegend kommt die Schiffahrt wieder häufiger vor; doch wird es sich hier in der Hauptsache um Binnenschiffahrt handeln, deren Arbeiter im Nebenberuf etwas Landwirtschaft treiben. — Am östlichen Teil der Küste tritt die Schiffahrt als Beruf der Küstenbevölkerung wieder seltener auf (kleine Küstenfahrt).

In Westpreußen und noch mehr in Ostpreußen ist die ländliche Küstenbevölkerung mit wenig Ausnahmen nicht gleichzeitig in der Schiffahrt tätig, auch „geht der bäuerliche Nachwuchs nicht zeitweise in diesen Beruf." Ebenso ist die Beschäftigung der bäuerlichen Bevölkerung mit der Küstenfischerei zurückgegangen, seitdem deren Betrieb durch Einführung der Hochseefischereiboote unrentabel geworden ist. Seeschiffahrt und Fischerei werden immer mehr als ausschließlicher Beruf ausgeübt.

Schleswig-Holstein. In den an der Ostsee gelegenen Kreisen Schleswig-Holsteins hat zur Zeit der Segelschiffahrt allerdings eine regere Beteiligung der ländlichen Küstenbevölkerung an der Schiffahrt stattgefunden (Sonderburg, Oldenburg); auch haben mitunter Kapitäne, nachdem sie 20—30 Jahre zur See gefahren hatten, in ihrem Kreise (Apenrade) Grundbesitz erworben. Gegenwärtig aber ist die Beteiligung dieser Kreise ganz unbedeutend; nur aus dem Kreise Apenrade geht jährlich von der Landarbeiter-Bevölkerung ein nennenswerter Teil der jungen Leute zur Schiffahrt und ein anderer zur Seefischerei; diese Kräfte gehen der Landwirtschaft verloren. Auch geht ein Teil der jüngeren Söhne bäuerlicher Besitzer, besonders nördlich von Apenrade, jetzt noch zur See, sucht das Kapitänsexamen zu machen und erwirbt sich im Alter Grundbesitz oder lebt als Rentier in der Heimat. — Allgemein aber ist die Beteiligung der ländlichen Bewohner der schleswig-holsteinschen Küste an der Ostsee vor einem Menschenalter schon nicht besonders stark gewesen und ist seitdem noch stark zurück-

gegangen. — Auf der Insel Fehmarn sind auch vor 30 Jahren nur ganz vereinzelt Söhne von Landwirten zur See gegangen. Die von dort stammenden Seeleute waren die Söhne städtischer Handwerker und Arbeiter; gegenwärtig wandern diese vielfach nach Amerika aus.

Die ländliche Bevölkerung des mecklenburgischen Nordostens und des an Mecklenburg stoßenden Teils von Pommern nahm demnach schon vor einem Menschenalter eine Ausnahmestellung unter der gesamten ländlichen Küstenbevölkerung an der deutschen Ostseeküste durch ihre starke Beteiligung an der Schiffahrt ein; diese Ausnahmestellung hat sich das Fischland und dessen östliche Nachbarschaft auch gegenwärtig noch bewahrt, trotzdem sich auch hier ein Teil der Bevölkerung von der Schiffahrt abgewendet hat.

**Fischerei.** Der Rückgang der Fischerei im 19. Jahrhundert war während der Blütejahre der Fischländer Schiffahrt nicht besonders empfunden worden. Er war jedenfalls anfangs eine Folge des starken Schiffahrtsbetriebes; denn in der Nachbarschaft, von Dierhagen aus, wurde noch bis ins 5. Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts mit gutem Erfolge gefischt, weil eben dort die Schiffahrt sich noch nicht so weit entwickelt hatte.

Als die Segelschiffahrt zurückging, und die Bevölkerung auf der abnehmenden Anzahl der Segelschiffe kein Unterkommen mehr fand, wurde der Fischerei wieder gesteigerte Aufmerksamkeit zugewendet. Die leidlichen Erträge in den 80er Jahren gingen aber, angeblich infolge der Raubfischerei, bald wieder zurück, und gegenwärtig steht es mit der Fischerei noch schlechter als zuvor. Allerdings wird noch in der Ostsee und im Binnensee gefischt, aber nur in geringem Umfange.

Von Wustrow aus wird nur noch von einigen Büdnern und Einliegern im Nebenberuf gefischt. Von Ende März bis Ende Mai wurde in den letzten Jahren im wesentlichen nur noch von 20 Personen mit Waden die Heringsfischerei betrieben (die in den 80er Jahren noch einmal eingestellten Reusen sind wieder eingegangen). Im letzten Jahre hat der Heringsfang fast ganz aufgehört; im Sommer wird Schollenfang mit Netzen und im Herbst Dorschfang von 12 Personen betrieben. Im Binnensee fischen nur 9 Personen aus Wustrow. Die Fischerei treibenden Personen sind fast alle frühere Seeleute (Schiffer, Steuerleute und Matrosen); beim Heringsfang waren teilweise ländliche Arbeiter beschäftigt.

Von den übrigen Ortschaften ist besonders Althagen mit Fulge

zu erwähnen. Die Fischerei im Saaler Bodden und in der Ostsee wird hier von 19 Berufsfischern betrieben, die bis auf zwei sämtlich Seeleute, besonders Matrosen gewesen sind. — Von Niehagen aus fischen nur 3 Personen.

Die von 63 Fischländern[1]) heute noch betriebene Fischerei, die überdies einen Teil derselben nur zeitweise beschäftigt, hat mit ihren spärlichen Erträgen für das 1500 Seelen zählende Fischland als Nahrungsquelle nur noch ganz geringe Bedeutung.

**Landwirtschaftliche und andere Berufstätigkeiten.** Ganz anders steht es mit der Landwirtschaft. Die größeren Besitzstellen (32 Hauswirte, jetzt Erbpächter, von 5000—7000 Quadratruten) hatten sich durch die in der 2. Hälfte des Jahrhunderts eintretende intensivere Betriebsweise am Ende des Jahrhunderts zu rein landwirtschaftlichen Nahrungsquellen ausgestaltet. Nicht nur die Erben der Besitzstellen, auch vielfach jüngere Söhne wenden sich jetzt von vornherein der Landwirtschaft zu, weil sie in der väterlichen Wirtschaft unentbehrlich sind, um den Bedarf an Arbeitskräften zu decken.[2]) Die gesteigerte Aufmerksamkeit und die Verwendung von mehr menschlicher Arbeitskraft im landwirtschaftlichen Betriebe hat denn auch die Bodenfruchtbarkeit des Küstenlandes bedeutend gehoben.

Die nicht in seemännischem Besitz befindlichen Büdnereien (ca. 70) sind im wesentlichen in den Händen von Arbeitern[3]) und Handwerkern. Sie bieten diesen wie den nicht mehr fahrenden Seeleuten eine willkommene Nebenerwerbsquelle.

**Badeleben.** Schon in den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts wurde von einem unternehmenden Arzt in Wustrow ein erster Versuch gemacht, aus dem Dorf einen Badeort zu machen. Für das wohlhabende Schifferdorf aber war die Zeit, ein Badeort zu werden, noch nicht gekommen. Das ganze Interesse der Bevölkerung war

---

[1]) Nach dem Deutschen Seefischerei-Almanach für 1902 beschäftigten sich mit der Fischerei auf dem Fischlande 71 Personen; nach Wustrow gehören danach 8 Fahrzeuge (offene, halbgedeckte Boote und Ruderboote), nach Althagen 22.

[2]) Nach einem Bericht des Amtmanns Praetorius, Ribnitz, an das Hauptdirektorium des mecklenburgischen Patriotischen Vereins über „die Bedeutung des Seemannsstandes als Nebenberuf für die bäuerliche Bevölkerung".

[3]) Die Arbeiter (etwa 50—60) sind zum größten Teil Büdner, zum kleineren Einlieger; sie finden in der Hauptsache in der Landwirtschaft Beschäftigung, im Winter finden sie vielfach nur schwer Arbeit.

der Schiffahrt gewidmet, durch die in damaliger Zeit viel Geld verdient wurde. Der Wohlstand war so allgemein verbreitet, daß niemand bemüht war, Sommergäste zu bekommen; selbst die Gastwirte zeigten sich gegen diese gleichgültig. Der Versuch schlug gänzlich fehl; die wenigen Badegäste, die gekommen waren, blieben bald wieder fort; die Fischländer hatten sie, sozusagen, selbst vertrieben.

Ein zweiter Versuch wurde 1881 von einem Verein, der zur Erschließung neuer Erwerbsquellen gegründet war, unternommen. Jetzt war die rechte Zeit zur Einrichtung des Badebetriebes gekommen; das Unternehmen fand weitgehende Unterstützung, und die Einwohner zeigten Interesse für die Umwandlung ihres von der Welt abgeschlossenen Schifferortes in einen Badeort, da sie klar erkannten, daß ihre Segelschiffahrt ihrem unvermeidlichen Untergange entgegenging, und daß nur die Erschließung neuer Erwerbsquellen den gesunkenen Wohlstand ihres Küstenortes wieder heben konnte. Die Bemühungen des Vereins waren mit Erfolg gekrönt; im Jahre 1881 hatten schon über 100 Badegäste den neuen Badeort besucht, und in den folgenden Jahren nahm ihre Zahl weiter zu. Gegenwärtig besuchen jährlich 1000—1100 Badegäste Wustrow;[1]) von diesen mögen etwa 200 Passanten abzurechnen sein; es bleiben dann etwa 800 Sommergäste, die sich in der Zeit vom 1. Juli bis 15. August dort aufhalten. Vor- und Nachsaison sind unbedeutend.

Die Wirkungen der Badesaison kommen in erster Linie den Büdnern zugute, indem diese einen Teil ihrer Wohnung zu vermieten suchen. Wenn auch nur etwa die Hälfte derselben tatsächlich Sommergäste bekommt, so ist doch für diese die Nebeneinnahme aus dem Vermieten — etwa 150—200 Mk. für die Büdnerei — eine willkommene Ergänzung der in der Schiffahrt oder in anderen Berufstätigkeiten erworbenen Verdienste. Auch für die auf jeder Büdnerei betriebene kleine Gartenwirtschaft ist ein erweitertes Absatzgebiet geschaffen, wennschon es vielfach vorkommt, daß der Büdner seinen Sommergästen die Erzeugnisse seines Gartens kostenfrei oder zu sehr geringen Preisen überläßt. — Auch für die Gewerbetreibenden, Handwerker und Arbeiter ist direkt oder indirekt das neu erstandene Badeleben von Nutzen.

Die Wirkungen des Badelebens bestehen im wesentlichen in einer bescheidenen Vermehrung des Haupterwerbs. Bei so schwachem

[1]) Nach Alt- und Niehagen kommen nur einige Familien zur Badezeit.

Betriebe kann von nachteiligen Wirkungen, wie z. B. Ablenkung der einheimischen Bevölkerung von den ursprünglichen Berufstätigkeiten, Demoralisierung der Bevölkerung u. dgl. noch keine Rede sein. Deshalb ist der Badebetrieb in seinem gegenwärtigen Umfange in Wustrow jedenfalls von günstigem Einfluß auf die wirtschaftliche Lage der Bevölkerung.

**Ergebnis dieser letzten Periode.** Bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus war die Zusammensetzung der Berufstätigkeiten eine sehr einfache gewesen, indem nur landwirtschaftliche und aktive maritime Berufstätigkeiten, größtenteils durch Personalunion vereinigt, bestanden. In der 2. Hälfte des Jahrhunderts traten hierin Veränderungen und Neubildungen ein, welche das ganze Bild des Fischländer Nahrungsstandes wesentlich umgestalteten. Diese Wandlungen zeigten sich folgendermaßen:

1. Scheidung zwischen rein landwirtschaftlichen und seemännischen Berufstätigkeiten. Die intensivere Gestaltung der Landwirtschaft erforderte mehr menschliche Arbeitskraft; die moderne Schifffahrt andererseits erforderte zwar nicht mehr Menschen, wohl aber absorbierte sie die Arbeitskraft des einzelnen Seemannes in bedeutend höherem Maße als die alte Segelschiffahrt; beides bewirkte eine Trennung dieser Berufstätigkeiten. Sodann hatte

2. der Niedergang der Segelschiffahrt eine Schwächung der aktiven maritimen Elemente in der Bevölkerung zur Folge.

Trotz dieser Umgestaltungen und Neubildungen hat sich die seemännische Berufstätigkeit, wenn auch in vermindertem Maße, so doch immer noch die erste Stellung unter den Berufstätigkeiten auf dem Fischlande bewahrt.

Als Ursachen der Erhaltung des aktiven maritimen Charakters in der Bevölkerung ergeben sich:

1. die Beschaffenheit des Landes, das eine starke Bevölkerung ohne maritime Berufstätigkeiten nicht zu ernähren vermag, zumal bei der ungünstigen Verkehrslage des Fischlandes;

2. war die Bodenbesitzverteilung von entscheidender Bedeutung; denn die Inhaber der kleinen Büdnereien waren geradezu auf maritime Tätigkeiten angewiesen, weil ihre Parzellen landwirtschaftlich vollkommen unselbständig waren und es auch blieben, und weil nur für einen kleinen Teil derselben andere Berufszweige vorhanden waren (Gewerbetreibende, Arbeiter);

3. der Charakter der Bevölkerung, insbesondere der durch

hundertjährige Ausübung und Überlieferung stark ausgeprägte Trieb zum Seemannsberuf.

Dank diesen Tatsachen hat sich unter den schwierigsten Verhältnissen die Anpassung der Fischländer Bevölkerung an die neuen Verhältnisse des Schiffahrtsbetriebes vollzogen, und ist ihr aktiver maritimer Charakter noch in weitem Umfange erhalten geblieben.

---

Lippert & Co. (G. Pätz'sche Buchdr.), Naumburg a. S.

Lippert & Co. (G. Pätz'sche Buchdr.), Naumburg a. S.